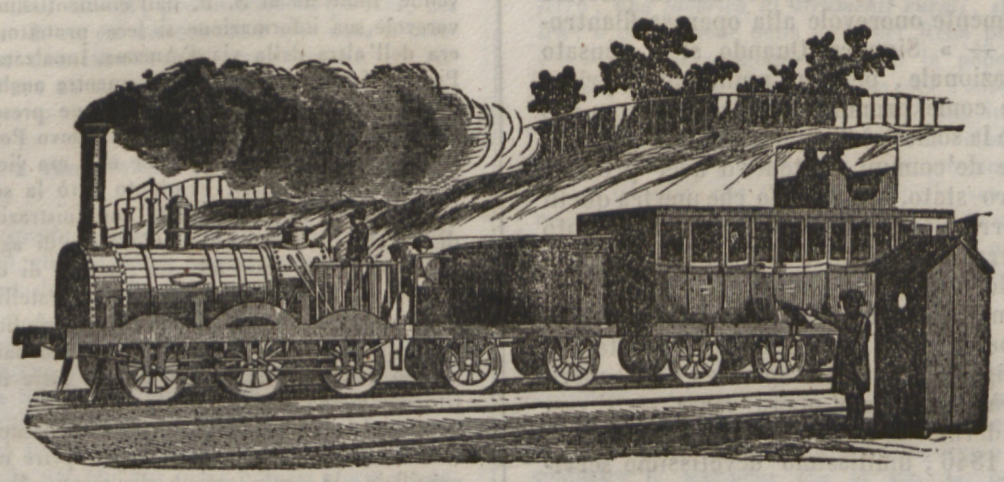
Numero 15. 7 novembre 1846

LE STRADE FERRATE



FOGLIO EBDOMADARIO

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. = SEZIONE TECNICA. DISCIPLINARE LEGISLATIVO: premio ai diligenti conduttori delle locomotive. — FERRATE PROGETTATE: notizia sulle strade ferrate degli stati di sua maestà il re di Sardegna, vedi n. 11 - Società nazionale per le ferrate nello stato pontificio - Linea normale dello stato pontificio. - Ferrata da Nancy a Besançon. - Ferrata da Marsiglia a Tolone. - Ferrata da Parigi alla bassa Senna. - Società bolognese per la concessione di una ferrata da Lagoscuro a Toscana. — FERRATE A PROGETTARE: continuazione dell'articolo, strada ferrata da Prato a Bologna, vedi numeri 10 e 13. - Di una ferrata de Livorno a Roma, risposta del sig. G. M. al sig. G., vedi numeri 3 e 6. - SEZIONE ECONOMICA: prossimo viaggio di Cobden in Italia.

SEZIONE TECNICA.

DISCIPLINARE LEGISLATIVO.

Premio ai diligenti conduttori delle locomotive. Vienna 12 settembre. Il Governo pubblica un decreto portante che ogni conduttore di locomotiva sulle strade ferrate dello stato, il quale per un anno intero abbia diretta la sua macchina senza che siasi verificato alcun sinistro, sarà gratificato di 100 fiorini (200 franchi); ed ogni conduttore, di cui il convoglio abbia circolato felicemente per 10 anni consecutivi, otterrà una gratificazione di 1,000 fiorini (2,000 franchi) ed una medaglia d'oro. Si spera con ragione che questa misura produrrà il risultamento desiderato, quello di diminuire il numero degli accidenti sui rotedotti.

FERRATE PROGETTATE.

Notizie sulle strade ferrate degli stati di sua maestà il re di Sardegna, articolo estratto dagli annali di statistica di Milano. Vedi n. 11 del nostro foglio. I lavori lungo la linea maggiore, da Torino a Genova, procedono con discreta attività.

Appaltate le varie sezioni su tutta la linea, tranne quelle scorrenti tra Truffarello e s. Paolo; tra Novi e Busalla, dove comincerà il gran *Tunnel* de' Giovi; e tra ponte Decimo e Genova, si spera che i progetti particolareggiati di quelle sezioni fra non molto saranno compiuti e si potranno approvare.

Si lavora ai progetti della linea tra Alessandria ed Arona; a giorni debb'essere sottoposto all'approvazione il diviso dell'opera maggiore, che si dovrà fare lungo la medesima, il gran ponte sul Po a Valenza. Per guadagnar tempo già si è appaltata anzi la provvista di un milione e 200 mila mattoni per le fondazioni, e di 27 mila prismi per gli arginamenti.

Le opere d'arte principali tra Torino e Genova, cioè i ponti sul Sangone, sul Po, sul Tanaro e sulla Bormida, sono fondate; le altre fondazioni minori si stan facendo; tutte le provviste relative sono ordinate ed in corso.

L'amministrazione, per meglio attuare i movimenti di terra, che si vanno ad incominciare su tutta la linea, ha già fatto costruire un gran numero di *vagoni*, ed acquistata la quantità occorrente di ruotaie per fare strade provvisionali, onde rendere più facili e più celeri i trasporti delle terre, essendo già provvedute a tal fine pure le occorrenti traversine.

Tutta la quantità di queste occorrente per le due intere linee va ad appaltarsi in tanti lotti separati. Si ha la certezza d'avere in paese la quantità sufficiente; tuttavia, per risparmiare le selve, si ammetteranno anche provviste dall'estero, e si è certi d'avere concorrenti forestieri all'asta.

Già un buon numero di locomotive è comandato alla manifattura di Seraing (Belgio); se ne comanderan fra non molto altre ad altri opifici pur riputati.

Sperasi non lontano pure l'appalto delle rotaie e de' cuscinetti come d'altri ordegni in ferro necessari alla via ritardata per complicazioni sopraggiunte in fatto di dogana. Queste saran però, speriamolo, fra non molto superate, come già dovrebbero esserlo a quest'ora ove avessero pieno trionfo le dottrine di libertà.

Quanto ai lavori del preallegato gran *Tunnel* de' Giovi, l'opera più difficile che si abbia, li pozzi sono cominciati su tutta la sua lunghezza, che non sarà minore di metri 3500, e si vanno scavando con tutta l'attività conceduta dalle cautele necessarie a prevenir disgrazie in un terreno così vario, malagevole a scavare e pericoloso. L'appalto degli scavi, prima fatti *ad economia*, è ora dato ad appalto *a misura* e procede con sicurezza, sperandosi che nel 1848 si potran cominciare i lavori in muratura su vari punti. Per guadagnar tempo si va a dare pure l'appalto di 20 milioni di mattoni, che occorrono pel detto *Tunnel*, il sistema di costruzione del quale sarà, come quello sotto il Tamigi a Londra, *un volto continuo ovale.*

È cominciato il *Tunnel* degli *Armirotti* al di là dei *Giovi* (di metri 160 circa) e restano a cominciare il *Tunnel* tra Alessandria e Valenza, di 1500 metri, di costruzione molto più facile; alcuni rettilinei del Tanaro tra Asti ed Alessandria; gli sterri e riempimenti, come i viadotti altissimi che occorrono tra s. Paolo e Villafranca per scendere dal pianoro di Torino nella valle dell'Astigiana. Questi riempimenti e viadotti faranno risparmiare i piani inclinati, che sarebbero stati indispensabili per arrivare dal detto pianoro al luogo or detto il colle di Dusino nella sottoposta valle chiamata della Triversa. Restano ancora a progettare tutte le stazioni, ed è universale il desiderio di vedere deciso il sito dove saranno collocate le principali almeno, perchè molte costruzioni private saranno anche intraprese contemporaneamente in conseguenza.

L'amministrazione spera sempre di poter andare in Asti nel primo semestre 1848; a Novi nel secondo. Se i lavori saranno spinti colla massima attività, la cosa *è ancora possibile.* Se si tenesse dagli appaltatori il solo numero *attuale* di lavorieri (5,000 soli circa su tutta la linea) perchè non cresca il prezzo della giornata, sarebbe difficile che compissero le opere assunte nei termini fissati. Sperasi che l'amministrazione, fedele al proprio mandato, saprà, ove gl'incitamenti non bastassero, obbligarveli colla via spedita, che ha in sua mano dell'ingiunzione. Il tempo è prezioso e non debbesi perderlo.

Molte domande di linee particolari sono fatte ed in corso. È universale il desiderio di vedere il governo prender per esse un partito, decidere quali vuol concedere e quali no; quali reputa serie ed attuabili e quali no. Conceder facoltà di fare studi, che potrebbero essere opera inutile, esporre a sprecar danaro e ad impedire che lo spirito d'associazione proceda colla maggiore attività di cui pur troppo ancora manca e che vuolsi anzi promuovere, sarebbe opera men prudente, che sperasi lontana dai superiori consigli.

Finalmente si lavora sempre al progetto del gran *Tunnel* dell'alpi, che il pubblico voto desidera di vedere incominciato, giusta le generose intenzioni del re. La macchina d'esperimento pel traforo si sta, dicesi, terminando. Si spera che l'amministrazione saprà inspirare la maggior attività possibile a quest'impresa, che è di sì gran momento per tutta l'Italia.

Quanto all'altra strada tra il lago Maggiore e quello di Co-

stanza, il progetto, ora che s' hanno tutte le concessioni, si è ripreso e si prosegue con alacrità. Queste sono le cose, che erano a notare, esse ci risultano dai molti nostri corrispondenti degli stati sardi.

F. L.

— *Società nazionale per le ferrate nello stato pontificio.* In proposito e in aggiunta a quanto abbiamo detto nelli numeri 12 e 14 per riguardo a questa società, ci compiacciamo d' inserire la seguente circolare veracemente onorevole alla operosa filantropia del sig. principe Conti. — » Signore. Quando si è pensato di fondare questa società nazionale, per dar principio al primo comitato, posi il mio nome come promotore presidente; or che i comitati sono tutti fatti, e la società è divenuta nazionale, anche pel consenso della più parte de' comuni, contento d' aver promosso questo bene futuro al nostro stato, io non sono che uno fra quelli che hanno l' onore di comporre i comitati suddetti. — Ho saputo quanto la S. V. si sia adoperata in beneficio della nostra impresa: ed io volentieri prendo questa occasione per testimoniare la stima vera verso d'un uomo che ama e vuole con fatti un' azione gloriosa per il nostro paese. — In pochi giorni le stampe del programma e delle obbligazioni saranno spedite: ed io spero che nel suo patrio zelo vorrà compiuta l' opera santa. — E con sensi della più distinta considerazione ho l' onore di confermarmi, di V. S., Roma 29 ottobre 1846, umilissimo devotissimo servitore principe Conti. » —

— *Linea normale dello stato pontificio.* Lettere di Roma del 27 ottobre p. p. annunziano che è stato preferito il porto d' Anzio e Fiumicino al porto di Civitavecchia. Da Roma poi si anderà a Poggio Mirteto, Magliano, Narni, Terni ec.; Foligno, Nocera ecc.; Loreto, Ancona ecc.; Cesena, Imola, Bologna, poi a Modena, Ferrara con linee trasversali.

— *Ferrata da Nancy a Besanzone.* Dicesi che il ministro dei lavori pubblici abbia ordinato gli studi di una strada ferrata che unirebbe Nancy a Besançon.

— *Ferrata da Marsiglia a Tolone.* Gli studi del progetto di una strada ferrata da Marsiglia a Tolone, interamente compiti, sono stati trasmessi al ministero dei lavori pubblici. La cura, che gl' ingegneri hanno adoperato nelle loro operazioni per dimostrare che l' esecuzione della linea sarebbe difficile ma non impossibile, non è sfuggita all' attenzione dell' amministrazione e si debbe rallegrare che essa abbia dato l' ordine di continuare gli studi di questa strada sino alla frontiera d' Italia. Questi studi si proseguono ora nel dipartimento del Varo.

Una compagnia ha fatto la domanda al ministero di una concessione diretta della strada ferrata da Marsiglia a Tolone. Questa domanda avrà il suo effetto in breve, quando i progetti sottomessi al consiglio di acque e strade avranno ricevuto l' approvazione Per giudicare dell' esito basterà dire che i grandi capitalisti si associano all' intrapresa

Questa strada ferrata sarà l' emula della strada ferrata di Avignone. Sulla percorrenza totale di 63 kilometri si contano 14 sotterranee nel dipartimento delle bocche del Rodano e 3 in quello del Varo, in tutto 17, avendo insieme una lunghezza di 9,780 metri. I lavori d' arte abbondano quindi in questo breve tratto e daranno occasione agl' ingegneri di distinguersi con nuovi capi d' opera.

— *Ferrata da Parigi alla bassa Senna ec.* La corrispondenza di Parigi per le strade ferrate fa noto che le intraprese di nuove ferrate, affidate all' associazione, si moltiplicano in Francia. Ogni giorno nuove domande di concessione si fanno all' amministrazione centrale. La più importante è quella oggi 18 settembre fatta e cioè di una ferrata da Parigi alla bassa Senna o ad Eu con una infinità di piccoli tronchi, i quali, siccome piccola rete, metterebbero in comunicazione 700 chilometri di ferrate già in esercizio o per esserlo. Questi tronchi congiungerebbero Abbeville a Beauvais, Rouen a Abbeville, Rouen a Boulogne, Rouen a Lilla per Hesdin e Béthune ove si incontrerebbe il canale di Aire alla Bassée; congiungerebbero altresì Lilla a Caen e a Cherbourg, comunicando colla ferrata di Rouen, la quale pure si unirebbe alla linea per Eu.

— *Società bolognese per la concessione di una strada ferrata da Lagoscuro alla Toscana.* La prima volta che si tenne serio discorso in Bologna di quelle strade ferrate che percorrendo la nostra provincia sarebbero state le più opportune non tanto per l'utilità locale, quanto pel vantaggio dello stato e della penisola, fu il 1.° maggio 1842 davanti la società agraria di questa provincia: il primo che ne discorse fu il sig. ingegnere Pietro Pancaldi (1): la prima linea della quale si desiderò il compimento fu quella che partendosi dal Po andasse alla Toscana toccando Ferrara e Bologna. Nè quel discorso fu la manifestazione di uno sterile desiderio, ma fu tale quale convenivasi alla perizia di chi lo proferiva, ed alla dignità dell'assemblea a cui era diretto; perciocchè tracciava tutta la linea che la via avrebbe dovuto percorrere, cominciando dal Po, e proseguendola fino al confine toscano. E benchè la modestia del sig. ingegnere lo conducesse a dire che presentava quel suo lavoro *come cosa di primo avviso*, pure egli è tale, che molta parte della fatica rimanga alleviata a chi quella via si accingesse a condurre. Non correvano allora tempi favorevoli a simili intraprese, e quella memoria rimase lunga pezza come testimonio dello spirito patrio di chi la pronunciò, e del dotto consesso a cui fu presentata, il quale diffondendone la cognizione colla stampa pronunciò che *una proposta di tal genere sarebbe per apportare infiniti vantaggi al commercio ed all' industria agraria.*

In progresso di tempo, essendosi deste le speranze che potesse il beneficio di quel mezzo sollecito di comunicazione permettersi nello stato pontificio, si formò in Bologna una società la quale ha sollecitato da due anni, e sollecita la concessione di una via ferrata che da Castelfranco metta ad Ancona (2). Ma di quella prima via non v'era chi si occupasse, la qual cosa mosse un altro esimio ingegnere bolognese il sig. Francesco Maranesi a tenerne di nuovo ragionamento alla società agraria, ed a dare opera che qualcuno s'occupasse a sollecitare quell' intrapresa. Nè molto stette che avutone parola con alcuni signori bolognesi, questi mossi dall' evidente utilità di quella via, la quale è molto vantaggiosa alla penisola, e indispensabile a queste estreme provincie papali, giunsero a comporre una società di quindici possidenti bolognesi, fra i quali cercarono di comprendere taluno appartenente alla società della via dal confine estense ad Ancona, persuasi che comune fosse l' interesse delle due società (3), perchè l'una e l'altra via venisse compita (*).

Concordata la nuova società, fu stesa una supplica alla s. m. di Gregorio XVI per ottenere il permesso di fare gli studi opportuni, la quale venne inoltrata al S. P. dall'eminentissimo Vannicelli, il quale colla favorevole sua informazione si fece protettore di questa impresa, come lo era dell'altra della via d'Ancona. Innalzata al trono pontificio la Santità di Pio IX felicemente regnante, mentre anche era in sospeso la deliberazione sull' avanzata supplica, la società ne presentò una nuova col mezzo pure dell' eminentissimo Vannicelli al nuovo Pontefice, e dalla bocca del medesimo eminentissimo seppe che non era vietato alla società di fare eseguire gli studi preliminari. Frattanto però la società non era stata oziosa. Essa aveva aperto carteggio colle amministrazioni provinciali (4) di Bologna e di Ferrara, offrendo a quest' ultima di aggiungere alla società que' soggetti ferraresi che fosse ad essa piaciuto di designare. E perchè nella Toscana era già stata concessa ai signori fratelli Cini la facoltà di fare gli studi, onde tracciare una via da Pistoia al confine bolognese, la società non tardò a mettersi in relazione coi concessionari senza però contrarre impegno veruno con essi, fino a che non si fosse in situazione di adottare un partito con piena cognizione di causa.

Ma nel mentre che i signori Cini occupavansi dei loro studi, si concertava in Prato un' altra società per aprire una via da quella città al confine pontificio, la quale società dirigevasi alla società bolognese per mettersi con essa in relazione (5). La società bolognese non credè di dover contrarre colla pratese un impegno assoluto. Per una parte non possedeva i dati per decidersi, e per l'altra la concessione fatta dal governo toscano ai signori Cini, se fosse susseguita da una definitiva approvazione, toglieva la possibilità di collegarsi coi pratesi, non essendo convenienti due linee che alla partenza da Bologna percorressero per un tratto una traccia comune, dopo il quale divergendo di poco spazio, guidassero ambedue alla Toscana. Ma non era nemmeno prudente consiglio abbandonare quest' apertura, ond' è che la società bolognese rispose a quella di Prato che quando la linea dei Cini non avesse ottenuta la sovrana approvazione definitiva, si sarebbero presi gli opportuni concerti per riconoscere l' opportunità della linea che metterebbe a Prato e, questa riconosciuta, per dare mano a compierla.

Una società che chiedeva la concessione di una linea da prima proposta come la più interessante per le nostre provincie, e che era stata come dimenticata; una linea che gli esteri predicavano come essenziale ad un ben inteso ordine di strade ferrate in Italia; una linea che non nuoceva, ma giovava le altre in precedenza domandate; una società che non si opponeva alle concessioni chieste prima di lei, ma che vi faceva plauso, non potè non riscuotere l'approvazione di que' più a cui sta a cuore il promuovere la pubblica utilità. Ma pure non mancarono oppositori. Alcuni formandosi utopie, che non potranno mai avverarsi, si fecero a gridare contro la concessione di qualsiasi linea che mettesse lo stato pontificio in comunicazione colla Toscana: altri per mero spirito di contradizione, senza scopo ragionevole e senza cognizione delle cose, ne contradissero l' esecuzione, o progettarono che la via fosse trasportata ove meno poteva convenire all' utilità dell' intrapresa. La società bolognese in mezzo a queste contradizioni ha evitato di dare origine ad un' oziosa polemica, colla quale avrebbe aizzato ognora più o i visionari, o i malevoli, o gl' imperiti. Ma non ha voluto lasciare senza confutazione le qualunque opposizioni che le venivano fatte. Dirigendo però le sue osservazioni là dove potevano essere imparzialmente accolte e giudicate ha primieramente umiliata una rappresentanza alla segreteria di stato, poscia ha fatto giungere al trono una ragionata memoria, e non ha lasciato di fare pervenire ai magistrati più influenti le sue rimostranze. In tutti questi scritti non solo si è studiata di far conoscere l'utilità, e sotto certi rapporti la necessità della traccia di strada ferrata da essa domandata; ha reso inoltre palese le condizioni sotto le quali essa si è radunata, e vi primeggiano queste: che qualunque premio sotto qualsiasi denominazione non potrà mai nè chiedersi, nè essere concesso a veruno dei soci, qualunque sia l'importanza dell' opera prestata alla società: che intanto tutte le spese occorrenti per giungere alla concessione definitiva saranno da essa anticipate gratuitamente. Colla quale manifestazione la società ha creduto di dover convincere che l'utilità pubblica, dalla quale unicamente è stata mossa a collegarsi, l' hanno condotta a chiedere la concessione della via ferrata, che guidi alla Toscana.

Mentre che di queste cose ocupavasi la società, non tralasciava di progredire avanti nell' opera assunta. Perciò giovandosi del permesso che verbalmente aveva ottenuto mercè l' interposizione dell'em.° Vannicelli, essa faceva eseguire gli studi preliminari. A quest' opera aveva destinati due ingegneri: uno bolognese, ed uno estero. Quest' ultimo è conosciuto in Italia ed altrove per avere tracciate ed eseguite strade ferrate nella Germania, e per avere dato direzione ed esecuzione a taluna delle strade ferrate che si sta attualmente compiendo in Italia. Gl' ingegneri, dopo avere percorso il tratto della via proposta da Bologna a Pistoia, sono attualmente occupati del tratto da Bologna a Lagoscuro, e ritornati che siano progrediranno per la traccia da Bologna a Prato. Le altre tracce per le quali si potrebbe pure dalla provincia di Bologna andare alla Toscana per ora non saranno percorse, perchè non è noto che vi sia alcuna società la quale

(1) Dove l' autore di questo articolo accenni a cose di cui il nostro foglio abbia già fatto parola, ne indicheremo il luogo. E intanto per riguardo alla memoria del Pancaldi vedi i numeri 1, 8 e 14.

(2) Vedi N. 2, *importanza delle strade ferrate in Italia.*

(3) Vedi N 8 nella nota all' articolo sul secondo discorso dell' ingegnere sig. Francesco Maranesi. In essa noi preconizzavamo delle due società una fusione.

(*) *Questa società fu composta dei signori Principe Clemente Spada, principe Filippo Hercolani, conte Filippo Bentivoglio, marchese Carlo Malvezzi Campeggi, marchese Vincenzo Amorini Bolognini, conte Carlo Marsili Duglioli, marchese Carlo Bevilacqua Ariosti, marchese commend. Camillo Pizzardi (presidente della società della via ferrata da Castelfranco ad Ancona), Gaetano Zucchini, conte Gaetano Isolani, marchese Camillo Zambeccari, marchese Annibale Banzi (uno dei soci della strada ferrata ad Ancona), Francesco Guidalotti, conte commend. Giovanni Gozzadini, conte Carlo Marescalchi. Ai quali in seguito è stato aggiunto il sig. avvocato Antonio Silvani.*

(4) È lodevole il divisamento di questa società il mettersi d' intelligenza colle amministrazioni provinciali, perchè, oltre al dare una garanzia e al governo e agli azionisti, in esso ravvisasi il preludio di una vera associazione nazionale!

(5) Vedi n. 10, 13 e articolo seguente.

dalla parte di Toscana fosse per proseguirla. Però non ha mancato la società bolognese di raccogliere qualche dato circa le medesime, ond' essere in istato d' indicare all' occorrenza per quali vie si potessero condurre. Egli è da desiderare che questa intrapresa venga compita non solo pel vantaggio di queste province papali, ma per l'utilità di tutta la penisola, poichè come ben s' esprime nella Revue nouvelle circa le strade ferrate d' Italia l' insigne letterato ed economista De Cavour « Certes, parmi les « chemins de fer que nous venons d' énumérer, et peut être parmi ceux que « nous avons omis de mentionner, il en est plusieurs de grande utilité « pour le pays, et qui en même tems offrent, pécuniairement parlant, des « chances raisonnables de succès. Il en est UN SURTOUT que nous n' hesi- « tons de signaler, comme ayant UNE IMPORTANCE COMMERCIALE ET PO- « LITIQUE DU PREMIER ORDRE, C' EST LE CHEMIN DE FLORENCE A' BOLOGNE.

Y. Y.

FERRATE A PROGETTARE.

Continuazione dell' articolo, strada ferrata da Prato a Bologna. Vedi numeri 10 *e* 13 — Vi sono alcuni, che amano di andare in traccia di difficoltà, solo ansiosi di acquistar gloria per se stessi, mostrando lo sforzo del proprio ingegno nel superarle, e poco curanti dell' utile altrui, o del giudizio che l'avvenire pronunzierà sopra le loro opere. Certo di questo numero erano coloro che progettarono una via ferrata da Forlì a Firenze per le valli del Montone e della Sieve attraverso il difficile Appennino di s. Godenzo; quasi che la scabrosità dei luoghi, la lunghezza, e il frustrato scopo di questa via, e l' immenso tunnel nell' ampia base di quel monte fossero cose da non porre a calcolo per chi più della propria gloria avesse curato il pubblico vantaggio. Ma fortunatamente questo progetto cadeva appena nato, almeno per la parte toscana, per il giudizio portatovi sopra da persona celebre in arte, che ne mostrava l' impossibilità della riuscita. Eppure ad onta di tutto questo vi è sempre chi spende tempo e ingegno per sostenere questa linea caduta oramai nel meritato oblio come quella che non avrebbe altro oggetto che di allontanare il più possibile Bologna da Firenze e Livorno, e di accennare non alla grande linea subalpina, nè ad un principale scalo dell' Adriatico, ma di andare con un giro vizioso, scabro e tortuoso a far capo alla troppo modesta Ravenna.

Minori difficoltà e maggiori vantaggi sperabili si appalesavano ai promotori della linea da Imola a Firenze per le valli del Santerno e della Sieve; ma non ancora tali quali possono da una di queste imprese desiderarsi. È certo che anche lo scopo di questa linea doveva esser quello di unir Bologna a Firenze; poichè per questa direzione ogni rotedotto, che non tocchi questi due empori o gli allontani per troppa distanza, perde necessariamente di sua importanza e diminuisce in gran parte gli utili dei capitalisti e del pubblico. E Bologna e Firenze venivano di troppo allontanate per questo cammino, perchè obbligato a distendersi in una lunghezza che appresso daremo; imperocchè non poteva seguire che da vicino i tortuosi e lunghi giri del Santerno e della Sieve, e cercare un passaggio dall' uno all' altra nelle vicinanze di Firenzuola. Quivi necessariamente occorre una immensa galleria, alla quale puossi giungere per declivi da ambe le parti fortissimi, e con la certezza di trovare in quella direzione terreni spesso franosi, o mal fermi da rendere in qualche punto incerta la stabilità della strada ferrata.

Ora per istituire dei confronti fra questa linea e quelle per Pistoia e Prato daremo in primo luogo, come abbiamo fatto per le altre due, le appresso distanze:

Da Bologna ad Imola	miglia	20
Da Imola a Firenzuola seguendo il corso del Santerno .	«	25
Da Firenzuola alla vetta dell' Appennino	«	6
Dall' Appennino a Barberino	«	8
Da Barberino a Pontassieve	«	27
Da Pontassieve a Firenze	«	10
Da Bologna a Firenze	miglia	96
Da Firenze a Livorno per la strada ferrata Leopolda .	«	56
Da Bologna a Livorno	miglia	152

Se pertanto la strada ferrata da Bologna per la valle del Reno e dell' Ombrone riusciva maggiore in lunghezza di quella da Bologna per la Setta e il Bisenzio di miglia 17 1/2 rispetto a Firenze, e di miglia 3 minore, ciò che dir si potrebbe eguale, rispetto a Livorno; e per questo motivo, e per gli altri discorsi nell' esame di quella linea, crederanno essere di pubblico e privato interesse l' abbandonarla; a più forte ragione dovrebbesi togliere ogni pensiero da quella da Imola a Firenze e Livorno, perchè allontana Bologna da Firenze di miglia 16 rispetto a quella di Pistoia, e di miglia 34 rispetto a quella di Prato, e allontana Bologna da Livorno di quasi miglia 46 rispetto alle due soprallegate.

I maggiori vantaggi delle linee ferrate sono nella maggiore possibile diminuzione delle distanze, date anche eguali tutte le altre circostanze; ma quando, nel caso nostro, tante circostanze sfavorevoli, e nel rapporto economico e nel materiale, stanno a carico delle direzioni per la Porretta e per Pontassieve, e non s' incontrano per quella di Montepiano, noi crediamo coscenziosamente che si debba seguire quest' ultima quando voglia curarsi non solo il privato, ma il pubblico vantaggio.

Instabilità di suolo frequentemente s'incontra per le direzioni della Porretta e di Pontassieve, non per quella di Montepiano

Immense gallerie per l' una e l' altra, non per quest' ultima.

Per la Porretta e per Pontassieve, per lunghi tratti, fortissimi declivi come del 2, e 2 1/2 e 3 per cento, e uso per conseguenza di mezzi straordinari per superarli; per Montepiano facili declivi come dell' 1. e 1 1/2 per cento, e quindi facilmente superabili con i mezzi ordinari.

Immensa spesa di prima costruzione e non adequata al prodotto per le due prime direzioni; modica spesa e proporzionale allo sperabile prodotto per la terza.

Atteso i forti declivi e le immense opere delle prime, fortissime le spese di mantenimento e di esercizio, immensamente minori per l' altra.

Per la facilità del cammino dell' una minori i pericoli che vi si corrono sopra; proporzionatamente maggiori per le altre

Dal sin qui detto noi ameremmo sapere per quale di queste linee, l'opinion pubblica sia per decidersi: quale siano per scegliere i provvidi governi? ..... abbiamo la convinzione per quella di Montepiano.

Vogliamo però prima di terminare far ragione a quei chiarissimi che hanno magnificata l'amenità della valle del Reno e della pianura del Mugello; e se per quei soli brevi tratti dovesse costruirsi una via ferrata, forse potremmo far eco alle loro parole, ma trattandosi di una lunga linea, che deve tagliare i difficili fianchi degli Appennini, noi, poco curanti dell'amenità dei siti, abbiamo cercato di mostrare la direzione sotto tutti i rapporti, la più facile, la più economica, e la più sicura.

Anche a coloro che hanno posto a calcolo *la fertilità dei terreni*, *le villeggiature*, *gli opifici*, *mulini*, *cartiere*, *magli pel rame*, *due fonderie di ferro*, *una fabbrica di strumenti rurali*, *stabilimenti termali*, *cave di pietra*, e popolazione della valle del Reno per la linea da Bologna a Pistoia: e a coloro che pongono a calcolo le popolazioni e le frequenti borgate che s' incontrano lungo la linea del Pontassieve; ripeteremo ciò che abbiamo prima d' ora accennato, cioè che in una linea che deve unire due Stati, due grandi Città, e servire di veicolo all' alta Italia per la centrale e l' inferiore, e viceversa, non possiamo porre a calcolo i piccoli elementi di utile che s' incontrano nella sua lunghezza, potendo d'altronde mostrare, esser popolata la valle della Setta, ricca nelle sue adiacenze di miniere di rame e di cave di marmi; più popolata ancora la valle del Bisenzio e ricca di ogni genere di fabbriche, e di opifici idraulici.

— *Di una strada ferrata da Livorno a Roma, risposta del sig. G. M. al sig. G. Vedi n.* 3 *e* 6. Stim.° sig. direttore. Vi debbo mille azioni di grazia per la inserzione della lettera 18 agosto diretta da Livorno con la marca G al sig. A. F. nel vostro giornale, perocchè mi porge occasione di pacatamente discutere con il linguaggio irresistibile del calcolo, onde confutare le eccezioni che il sig. G. proponeva contro l' articolo da me pubblicato nel vostro n.° 3. — E il ringraziamento sarà da voi riguardato tanto più sincero, ove rifiettiate che il sig. G. avendo emesse le proprie opinioni con lodevole calma e franchezza, alla mia risposta conviene pari la dignità e la precisione. — Ometto di far osservare al sig. G. l'erroneità del suo pensamento sulle pretese difficoltà di costruzione della linea di strada ferrata da Livorno a Cecina, poich' egli dichiara non impugnare il costo di Lire 220,000 toscane a miglio; soltanto dirò che gli studi di questo tronco dimostrano la estrema facilità d'esecuzione; appunto perchè l'ingegnere ha preferita la linea più lunga affine di evitare le difficoltà, come ha saputo evitare su tutta la strada i terreni paludosi. — Ommetto di ulteriormente discutere sull'eccezione veramente inconcepibile data dal sig. G. alla teoria economica sul reddito del capitale impiegato nella strada ferrata; — l' evidenza non ha d' uopo di dimostrazioni; — disse che una strada ferrata la quale costi lire 500000 a miglio deve introitare almeno lire 50000 l' anno per ogni miglio, onde produrre il 5 per 0/0 del capitale erogato; mentre una via, la quale costi lire 200000 a miglio, darà lo stesso 5 per 0/0 di frutto al capitale erogato, percependo soltanto lire 20000 per miglio ed anno. — Non è egli chiaro ed evidente?

Ommetto di rispondere all' insinuazione dubbiosa del sig. G. sull' incominciamento o non incominciamento dell' esecuzione della strada da Livorno al Chiarone e sulle asserite proteste di pentiti azionisti, perocchè nè mi constano, nè mi sembrano meritevoli di riflesso dopo l'intervenuta governativa concessione, laonde la mia tesi poggiava sulla costruzione di questa linea, la quale, sia pure eseguita dagli attuali concessionari o da altri, conserva le sue condizioni integralmente.

La prima osservazione del sig. G. che merita adequata risposta consiste nel dubbio che per mezzo di una strada ferrata la distanza da Roma non risulti pressocchè eguale in Livorno, Pisa e Pontadera. — Ora sappia il sig. G. che *Colle Salvetti* (punto della prima stazione di seconda classe da Livorno a Cecina) è posta a pari distanza dalle tre città summenzionate; che i due tronchi addizionali da Colle Salvetti l'uno a Pisa, l'altro a Pontadera vennero domandati al R. Governo dall' amministrazione della strada Maremmana e saranno ad essa o ad altre imprese prima o poscia conceduti; che infine il sig. G. avendo scritto da Livorno dà saggio di conoscere poco il paese ove si trova e le adiacenze, insinuando codesto dubbio di topografia.

Mediante lo schiarimento che precede, rimane anche annientata la seconda osservazione contro 1.° l' aumento di mezzora di cammino a Lucca poichè la distanza da Pisa a Lucca è 22 kilometri non 40 asseriti dal sig. G.; 2.° l'aumento di tre quarti d' ora a Pistoia poichè la distanza da Lucca a Pistoia è di 32 kilometri non 40 asseriti dal sig. G; 3.° l'aumento di due ore a Firenze, poichè la distanza da Pontadera a Firenze è di 66 kilometri non 95 asseriti dal sig. G. per far prevalere le sue opinioni.

Nè di poca importanza si debbono riguardare codeste differenze, ove si consideri come tutta l'economia del ragionamento G. si fonda sopra distanze piuttosto immaginate che reali, e come perciò la dimostrazione della loro erroneità basta a distruggere e far crollare codesto edifizio elevato sopra una base di creta.

La terza gratuita asserzione del sig. G. consiste in questo, che mentre dissi che a vincere le forti pendenze e le curve inevitabili nello stradale di Arezzo si percorrerà tutto al più con la media di miglia 15 per ora, io accennai l'impiego di tempo assai minore per varcare l' Appenino tra Pistoia e Bologna? il sig. G. la descrive in kilometri 100 cioè 35 da Pistoia alla Porretta, 65 dalla Porretta a Bologna; ma per vero dire non è che di miglia 48 toscane ossiano kilometri 80. Ed io assegnai a siffatto tragitto ore 1 3/4, considerando che si richieggano 3/4 d'ora al transito delle miglia 16 a 17 da Pistoia alla Porretta di cui per altro un terzo è pianeggiante, ed un'ora dalla Porretta a Bologna la quale seconda parte è generalmente valutata come scevra da elevazione e sinuosità. Nè penso già d'essermi ingannato, specialmente conoscendo che dalla perizia e dagli studi della strada detta dell'Appenino, risulta la certezza della percorrenza da Pistoia a Porretta negli indicati 45 minuti.

La quarta eccezione è più ingegnosa che giusta; poichè intende a mettermi in fragrante contraddizione, là dove indicai che procedendo da Roma per la via d'Arezzo e Firenze, il tempo di percorrenza sarebbe dalla capitale pontificia a

Pontadera di ore 14 1/4
Pisa . « 14 3/4
Livorno « 15 1/4

Ammette sì o no il sig. G. che da Firenze a Pontadera vi sieno circa ore 2 di cammino? Ammette sì o no che da Pontadera a Pisa occorra un'altra mezzora come una mezzora anche da Pisa a Livorno? Se egli ammette questi ineccezio-

nabili risultati, se vi vogliono da Roma a Firenze (via d'Arezzo) ore dodici di tragitto, non è egli naturale e logico di aggiungere nel calcolo del tempo quanto s' impiegherà da Firenze a Pontadera, a Pisa, a Livorno? Che se d'altra parte dimostrai potersi giungere da Roma via di Grosseto a Pontadera in ore 7 1/2 e da Pontadera a Firenze in ore 2, codesta dimostrazione concorda con l'altra, una volta che ad ambedue è applicato lo stesso termine di circa 2 ore per congiungere Firenze e Pontadera, nè di contraddizione alcuna posso essere tacciato in questa ipotesi.

Non è nei limiti di questo scritto di rispondere tecnicamente alle curiose investigazioni del sig. G. sulla celerità di percorso nelle strade ferrate viziate da curve acute e da pendenze fortissime, come pur troppo si troverebbe una linea da Firenze per Arezzo a Roma; soltanto dirò che le elevazioni di suolo non si calcolano come fa il sig. G. per capi sommi o per altezza assoluta, nè si valutano in modo relativo, d' onde mi trovo costretto a confermarmi nel ritenere, che la velocità media in una strada come quella d' Arezzo non oltrepasserebbe i 25 kilometri l' ora. — Il sig. G. scende ai calcoli economici della strada ferrata ferdinandea maremmana per dimostrare che essa può rendere l' importante frutto di uno per cento del capitale impiegato ed ecco i di lui calcoli

Trasporto di merci	Lir. 1200,000. —
Passeggeri	« 912000. —
	Lire 2112000. —

Quanto credete, sig. direttore, ch' egli sottragga per le spese di locomozione? Sa ognuno che la sottrazione per questi titoli varia da 42 sino a 50 per cento; sa ognuno che le strade più frequentate da merci che da passeggeri sogliono cagionare una sottrazione di spese che non arriva al 40 per 0/0; sa ognuno che le spese divengono sempre minori e quasi in ragione inversa della lunghezza della strada, e che la strada maremmana misura kilometri 200; — eppure il sig. G. con un conto aritmetico in piena regola, sostiene che la spesa di locomozione ec. ascenderà all' infima cifra di *un milione settecento cinquantadue mila lire* toscane che va a corrispondere alla sottrazione dell' *ottantatrè* per cento dell' introito lordo.

A simili astrattezze come rispondere?

La tassa media di un baiocco a kilometro non consuona colle tariffe toscane; — gli indicati 200 passeggeri per giorno sono una meschinità di fronte allo sperato movimento; — ciò non ostante ammessi per ipotesi i calcoli minimi del sig. G, e riducendo la sottrazione per le spese di locomozione ec. al 45 per 0/0 dello introito, rimarrà sempre per gli azionisti un dividendo superiore al 4 per 0/0. Ove poi si voglia determinare per la verità il movimento probabile, e calcolarne il prodotto alla regola delle tariffe toscane, è facile rilevare che il dividendo potrà duplicarsi.

Il sig. G. combatte la via maremmana e quella dell' Appennino per questo, egli dice, perchè entrambe toscane assorbono soverchia porzione in una strada, la quale ha per estremi confini due città pontificie, Bologna e Roma; ma questa è considerazione politica e municipale, non economica ..... amo auch'io la patria entro la quale mi aggiro ..... amo anch' io di far preferire lo stato pontificio agli altri stati italiani nelle adozioni di opere vantaggiose .... Ma quando io considero che volendo attivare una strada ferrata da Roma per Ancona e Bologna si dovrà costruirne siccome dimostra il sig. G. cinquecento kilometri; — quando pongo mente alla urgente e inevitabile necessità della linea da Roma a Civitavecchia onde utilizzarvi il Mediterraneo; — quando riveduta benissimo la carta geografica mi convinco che non kilometri 500 ma soli kilometri 415 separano Bologna (via della Porretta, di Pistoia, Lucca, Pisa, Colle Salvetti, Cecina Follonica, Grosseto, confine toscano e Civitavecchia) da Roma; — quando infine riveggo le molte difficoltà, eccezioni e deviazioni che presenta la linea proposta dal sig. G. (cioè da Bologna a Roma per Imola, Pontassieve, Chiusi, Perugia senza toccare Firenze nè Arezzo) in kilometri 370, e per la varia giacitura dei monti, e per la massima volubilità delle elevazioni, e per le profonde vallate alternate da altissimi Appennini, ... sento dovere proclamare e ripetere, meritevole di preferenza, tra Bologna e Roma, una linea che serva allo scopo precipuo della congiunzione di queste due città, evitando in tal guisa allo stato pontificio lo sborso di parecchi milioni di scudi, — linea nella quale se poca parte gli statisti prenderanno alla rendita, altresì poca o niuna parte contribuiranno nel costo, — linea che ha già compagnie costruttrici organizzate, — provvedute di rassicuranti depositi — ed in procinto di cominciamento; piuttostocchè le altre progettate strade di cui mancano le certissime notizie d' eseguibilità, di convenienza economica, di velocità relativa e soprattutto dei capitali occorrenti ad imprese colossali, il calcolo delle quali va soggetto a gravi disinganni, quando non si fonda sopra le condizioni di un suolo facilmente e geodeticamente estimabile (*).

Gradite intanto i miei distinti saluti.

Vostro devotis. servitore
G. M.

(*) Abbandoniamo la quistione sui calcoli delle distanze agli *uomini speciali*. Solo rammentiamo che la determinata linea di congiunzione tra Bologna e Roma, con tendenza esclusiva, diverge dalle viste già da noi spiegate.

(*I redattori*)

SEZIONE ECONOMICA.

Prossimo viaggio di Cobden in Italia. Gli annali di statistica » fascicolo di agosto p. p., » pubblicarono la seguente lettera di Cobden al conte I. Petitti, affinchè gli abitanti della Penisola si gratulassero nella speranza di avere quell' illustre isolano fra loro, che sarebbesi qui portato coll' idea di riaversi dalle fatiche onde sembra gravemente compromessa la sua preziosa salute.

Parigi 9 agosto 1486

» La vostra molto cortese lettera, raccomandata al sig. Guillaumin, mi fu rimessa or è poco qui, dove giunsi solamente ieri.

» È mia disgrazia o mia colpa, che non possa rispondervi in francese in modo atto a soddisfare me stesso. Confido quindi nella vostra attitudine a leggere l' inglese, e mi servo con voi della mia lingua. Peccato, mio caro, che vi siano più lingue invece d' *una sola* per la comunicazione di sentimenti identici tra ardenti *Free-traders* quali noi siamo!

» Permettete ch' io vi ringrazi cordialmente della vostra invitazione d' incontrarci a Genova. Io temo di non potervi però giungere prima della metà del seguente mese. Perocchè, dopo aver passati quindici giorni in Parigi, è mio divisamento d' andare a Bordeaux, ed in seguito ai bagni dei Pirenei. Dippoi, se non vi sono ostacoli a viaggiare in Ispagna, ho il progetto di andare a Madrid, nell' espressa mira d' esaminare da vicino ciò che, spero, fra qualche anno non sarà più che *un soggetto di storia*, voglio dire un paese posto sotto l' assoluta regola del regime proibitivo.

» Da Madrid andrò a Marsiglia per la via di terra direttamente o per quella di Valenza, Barcellona e la costa col mezzo dei battelli a vapore; ancora da Marsiglia penso andare a Genova, e visitare le principali città della vostra bella contrada.

» Tutto questo è di presente un disegno soltanto. Avrò cura del resto d' informarvi in tempo delle mie mosse ulteriori prima di giungere in Italia.

» Finora ebbi poca opportunità di conoscere lo stato dell' opinione pubblica intorno alla questione del libero commercio in Francia.

» Vi sono, è vero, in Parigi ed in tutte le altre principali città di Francia, uomini ben disposti, i quali, intieramente istruiti della questione, ne sentono tutta l' importanza; laonde sono determinati a tentare uno sforzo per estendere le nostre dottrine.

» Ma vi è in Francia, come v' era in Inghilterra, una gran massa di pregiudizi e d' ignoranza. Ad allontanare quelli e questa ci vorrà gran tempo, molta fatica e non poco danaro per educare la pubblica opinione, onde giunga a quel punto d' intelligenza, che solo può permettere al governo d' introdurre i principi della libertà commerciale nella legislazione del paese.

» Tutto sta nel trovare alcuni uomini generosi, arditi e capaci, i quali vogliano sottostare ai sacrifici che sono necessari per adempiere lo scopo loro.

» Convengo intieramente con voi nel pensare che l' esempio dell' Inghilterra farà più che ogni altra cosa al proposito.

» Avete inoltre ragione nell' importanza che attribuite alla soluzione della nostra questione dei zuccheri.

» Questa definirà intieramente la questione coloniale, e tutto in una volta; onde allontanerà così un grande ostacolo nell' opinione degli stranieri, e specialmente de' francesi all' adottare il libero commercio.

» In meno di cinque anni, mio caro, le colonie britanniche saranno *tutte aperte al commercio del mondo*, senza riserva alcuna, e negli stessi termini, come colla madre patria.

» Questa, mio caro signore, *è una grande rivoluzione, una rivoluzione grande come il mondo* (*world wide*)!

» Essa allontanerà per sempre ogni motivo d' ingrandimenti territoriali, i quali cagionarono sempre quasi tutte le guerre dei tempi nostri.

» I seguaci di Watt e di Jacquard, e non quelli di Bonaparte e di Wellington, soli ormai leveranno tributi sulle pacifiche nazioni della terra.

» Potrei compiacermi nell' estendermi sopra questo argomento, il quale, a mio avviso, è il lato più importante e più morale della questione del libero commercio. — Ma il tempo e lo spazio non me lo concedono. — Laonde mi restringo a dirvi che quando c' incontreremo ci congratuleremo insieme pei futuri beneficii che possiamo ragionevolmente sperare dal trionfo de' nostri principii.

» Frattanto permettetemi di sottoscrivermi sempre vostro amico vero — Riccardo Cobden —.

» La rinomanza del celebre economista è certamente nota ai nostri benevoli lettori; in ogni caso varrà a chiarire i meno avvisati del gran merito di lui ciò che disse nel solenne banchetto della societa degli economisti francesi, Cobden presente, uno dei più distinti membri, Orazio Say figlio del grande Giambattista. Dopo fatto il toast a Riccardo Cobden! disse » Vi è bisogno, signori, che io aggiunga altre parole?

» Questo nome è in tutte le bocche; egli richiama presso ciascuno di noi i medesimi sentimenti, l' uguale simpatia, le stesse idee.

» Cobden! egli è per noi il quadro della feudalità che termina di cadere in Inghilterra sotto i colpi raddoppiati del buon senso. Cobden! egli è l' emancipazione degli operai, che trovano nella libertà dello scambio il compimento del diritto di proprietà sopra il frutto del loro travaglio. Cobden! egli è la pace del mondo in seguito del legame che stabilirà fra tutti i popoli, la libertà del commercio.

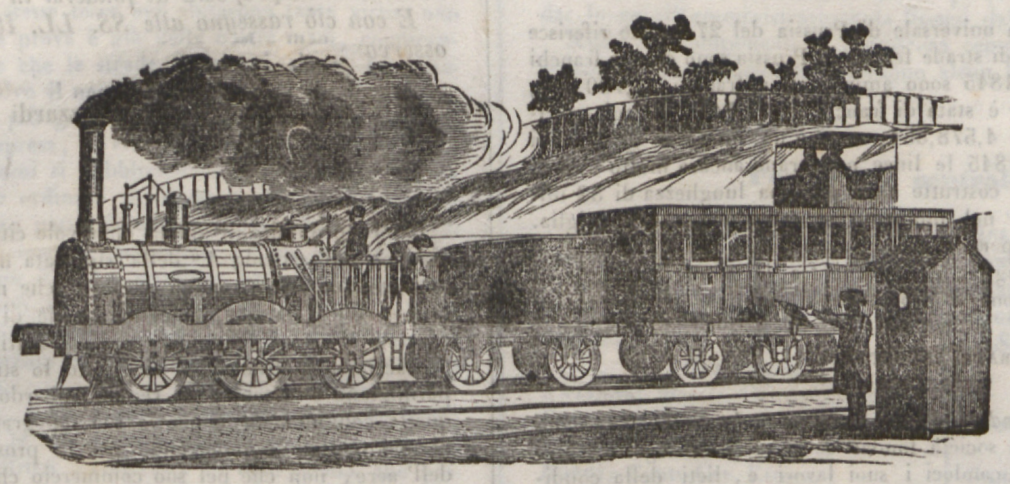
» Finalmente, signori, Cobden è in mezzo a noi! Questa lega, che con sette anni di perseveranza, di talento, di coraggio, ha condotto a fine è una delle più grandi rivoluzioni dei tempi moderni. Il risultato ottenuto è stato non solo l' abrogazione delle leggi inique dei cereali, ma anche, ed è ciò che importa al mondo intero, l' inaugurazione del gran principio della libertà degli scambi. Il mezzo impiegato è stato la discussione aperta su tutti i punti del paese, discussione che ha illuminato l' opinione pubblica, distrutti i pregiudizi e fatto giustizia dei sofismi continuamente riprodotti dall' interesse egoista del monopolio; discussione nella quale i Williers, i Wilson, i Bright, i Fox hanno mostrato che la più alta eloquenza è quella che appoggiata al vero perora la santa causa dell' umanità.

» Rallegriamoci dunque di possedere oggi fra noi quello che fu veramente l' anima della lega, e che colla nobiltà del suo carattere, colla sua potente parola, colla sua logica irresistibile ha più di ogni altro contribuito al successo ».

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 16. 14 novembre 1846

LE STRADE FERRATE



FOGLIO EBDOMADARIO

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre se. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. = SEZIONE TECNICA. STORIA: sostituzioni delle travi longitudinali alle trasversali nelle ferrate. - Strada atmosferica da Nanterre a st. Germain in istato di sperimento. — DISCIPLINARE LEGISLATIVO: notificazione dell' eminentissimo segretario di Sua Santità risguardante le linee di principale importanza nello stato pontificio. — FERRATE CONCEDUTE: ferrata da Bâle a Zurigo. — FERRATE COSTRUITE ED IN ATTIVITA': rete ferrata in Prussia. — FERRATE PROGETTATE: documenti della società fondatrice per la linea da Castelfranco ad Ancona. - Società nazionale per le strade ferrate nello stato pontificio, programma, vedi numeri 12, 14 e 15. - Linea da Pistoia a Bologna per val di reno. — SEZIONE ECONOMICA: associazione in Francia per la libertà dello scambio. - Comitato di libertà commerciale a Lione. - Adunanza europea del congresso penitenziario a Francfort.

SEZIONE TECNICA

STORIA

Sostituzione delle travi longitudinali alle trasversali nelle ferrate. In una delle ultime sedute, tenute dall' accademia delle scienze in Parigi, il signor Laignel ha letto alcune osservazioni sul sistema delle strade ferrate facendo conoscere il male che deriva dal fissare le rotaie sopra travi trasversali. Egli propone di sostituirvi travi longitudinali, sulle quali poggerebbero interamente e in tutti i punti le rotaie medesime, per cui queste non si romperebbero nè oscillerebbero sotto il peso dei vagoni, effetti che accadono nell' attuale sistema. Di più, caso che le ruote escano dagl' incastri, continuerebbe la vettura deviata a percorrere per alcuni istanti parallelamente al rimanente del convoglio perchè sbarazzato lo spazio interposto alle ruotaie da ogni ostacolo.

— *Strada atmosferica da Nanterre a st. Germain in istato di sperimento.* Oggi 5 corrente si è in istato di sperimentare la strada atmosferica da Nanterre a st. germain; ed all' uopo le ruotaie sono già appostate; una locomotiva ha già salito alcuni giorni sono la pendenza della strada; il grande viadotto della Senna nelle vicinanze di st. Germain n' è già stato messo in prova ed ha dato libero passaggio al convoglio; la somministrazione dei tubi fusi per ottenere il vuoto è nella massima parte già fatta; e così sono ormai compiuti i lavori delle stazioni.

NOTIFICAZIONE.

Pasquale del titolo di S. Pudenziana della S. R. C. Prete Cardinale Gizzi della Santità di N. S. Papa Pio IX. segretario di stato ec. Poichè le riforme giudiziarie e i miglioramenti economici son cose di lunga e matura considerazione, volendo pure il SANTO PADRE che qualche frutto delle Sue sollecitudini si mostri nel giorno medesimo che rinnova in tutti i Suoi amatissimi sudditi con solenni e auguste cerimonie la letizia della sua esaltazione al Supremo Pontificato, la Commissione deputata a preparare le norme fondamentali per la concessione delle strade ferrate si è con lodevole premura affrettata di condure a termine i suoi lavori.

Veduta pertanto la relazione della Commissione medesima, la SANTITA' SUA ci ha ordinato di pubblicare le seguenti risoluzioni.

ARTICOLO I.

Le linee, che il Governo Pontificio considera come di principale importanza, e delle quali autorizza perciò l' esecuzione, sono

1.° Quella che da Roma per la valle del Sacco mette al confine napolitano presso Ceprano:

2.° Quella che congiunge a Roma il Porto d' Anzio:

3.° Quella di Roma a Civitavecchia:

4.° Quella che da Roma, correndo i luoghi più popolosi dell' Umbria, com' è principalmente Foligno e la valle del fiume Potenza, mette in Ancona: e quindi da Ancona a Bologna, seguendo le tracce della via Flaminia Emilia.

ARTICOLO II.

La costruzione di queste nuove strade si commetterà alla privata industria di Compagnie rappresentate da sudditi pontificii, le quali per essere approvate dovranno insieme con la domanda presentare

1.° la descrizione della linea o delle linee che vorranno condurre:

2.° le informazioni artistiche ed economiche, che i richiedenti possono dare intorno alle linee medesime:

3.° la determinazione del tempo dentro il quale si obbligheranno di compire gli studi, e poi il lavoro se quelli siano approvati; e del tempo altresì pel quale domandino di godere la concessione dopo il termine dei lavori:

4.° la cauzione che vuol darsi prima di cominciare gli studi, a favore specialmente dei proprietari le cui terre fossero occupate o patissero qualche danno; e la cauzione con cui prima di metter mano ai lavori si vuol dare al Governo la giusta sicurezza che siano per essere condotti a termine:

5.° l' esposizione dei mezzi con cui intendono di condurre l' impresa, considerato principalmente l' interesse dei sudditi Pontificii, sia in quanto ai capitali sia in quanto all' opera.

ARTICOLO III.

A presentare i progetti con le sovraccennate condizioni si concede un termine di tre mesi dalla data della presente Notificazione, il quale potrà essere prorogato a richiesta delle Compagnie, se occorra qualche giusto motivo.

ARTICOLO IV.

Assicurata la costruzione delle linee descritte di sopra nello Art.° 1., il Governo si riserba di prendere nella dovuta considerazione la linea che da Foligno metta verso Perugia e Città di Castello per la Valle del Tevere, e anche altre linee di comunicazione con gli Stati vicini, allorchè ne sia riconosciuta la necessità o la evidente utilità per lo Stato Pontificio.

ARTICOLO V.

Sarà conferita in premio una medaglia d' oro del valore di Scudi mille, a giudizio del Consiglio d' Arte (i cui Membri rimangono perciò esclusi dal concorso) a chi avrà indicato il passaggio più facile e meno costoso fra l' Umbria e le Marche.

Dalla Segreteria di Stato 7 Novembre 1846.

P. CARD. GIZZI.

FERRATE CONCEDUTE.

Ferrata da Bâle à Zurigo. In data del 28 agosto p. p. abbiamo da Carlsruhe: la 2.ª camera ha ratificato, in seduta segreta, il contratto conchiuso dal governo colla compagnia di Zurigo per la costruzione della strada ferrata da Bâle sino a Waldshut nel territorio di Bade, e da Waldshutt pel reno fino a Zurigo. In questo contratto non è compreso il tronco per a Costanza.

FERRATE COSTRUTTE ED IN ATTIVITA'.

Rete in Prussia. La gazzetta universale di Prussia del 27 agosto riferisce quanto segue. Le 127 miglia di strade ferrate in Prussia sono costate franchi 142,807,500. I prodotti del 1845 sono ammontati a franchi 13,780,301, e la spesa di amministrazione è stata di franchi 7,201,747, da cui ne risulta un utile netto di franchi 4,578,554, e cioè un interesse di franchi 4: 62. Si noti bene che nel 1845 le linee non erano ancora molto estese, che in quest' anno se ne sono costrutte altre per una lunghezza di 52 miglia, per cui le strade ferrate nel momento si estendono a 179 miglia. Prima che termini l'anno si spera costruire altra linea per 67 miglia, e così altra nel 1847 per 40 miglia; dimodochè fra le strade costrutte ed in attività e quelle in costruzione e progettate si ha una percorrenza di 287 miglia.

FERRATE PROGETTATE.

Documenti della società fondatrice per la linea da Castel-franco ad Ancona. Fu cortese la suddetta società fondatrice di aderire in agosto scorso all' esternato desiderio, comunicandoci i suoi lavori e, lieti della condiscendenza, ne femmo cenno al n.° 2 alla rubrica » FATTI DIVERSI « *corrispondenza colla società fondatrice ec. ec.*

Ma oggidì la polemica di alcuni giornali avrebbe potuto indurre in errore sul conto di detta società, avvegnacchè lasci credere, nonostante li dati chiarimenti, che abbia da qualche tempo rallentato di operosità, e sia rimasta spettatrice indifferente, mentre l'altre compagnie si creavano e progredivano, quasi avesse rinunziato ad ogni titolo di prelazione, che alla società fondatrice sembra competere, o si riguardi l' anteriorità sua nella determinazione della linea, o si consideri che fu prima a domandarne la concessione, prima a farne gli studi, prima per conseguenza a sborsar somme a *puro azzardo*, unica da oltre due anni a proporne disinteressata associazione. Il perchè ci è parso tempo di pubblicare mediante supplemento le prove indubbie di tante indagini e sollecitudini; premettendo intanto la seguente lettera, che la prelodata società ci ha inviato:

Ai redattori dell' ebdomadario — le strade ferrate — Bologna 12 novembre 1846. *La commissione fondatrice per la linea ferrata da Castelfranco ad Ancona, oggi specialmente che il Sovrano clementissimo editto schiude la via ad ogni opportuna pubblicazione, aderisce di buon grado al desiderio esternato di pubblicare nel loro foglio alcuni dei principali documenti, che dal 1844, (epoca del suo impianto) a tutt' oggi formano il corredo del proprio archivio. Il primo è il* programma *già composto nei primordii dell' instituzione, del quale onorevolmente fece menzione il chiarissimo sig. conte Ilarione Petitti nel capitolo XIII discorso III pag.* 333 *dell' opera* « strade ferrate italiane, e del miglior ordinamento di esse » Capolago 1845. *Se non che l'* officiale programma *in alcune parti diversifica da quello nell' opera citata inserito, e ciò non ha da fare meraviglia, perchè l' illustre autore confessa che ne ebbbe comunicazione da terza mano, la quale, per quanto* istruita o partecipe *de' primi lavori, non poteva poi conoscere il risultamento delle definitive discussioni, locchè ha prodotto appunto quelle differenze che importerà notare con diverso carattere. Di questo novero sono: 1. L' apprestamento del terreno e dei ponti per doppia rotaia; per cui dei cinque milioni, da prima calcolati, ora ascendono a sette milioni e centomila di scudi romani le spese di costruzione per tutta la linea: 2. L' avere sostituito alla prelevazione del 2 per cento per le spese d' impianto e di studi, la dimostrazione della loro erogazione, avvegnachè s' intenda giustificare le spese effettive sostenute dai fondatori per tutto il progetto, insino alla definitiva concessione sovrana, onde averne il rimborso.*

Seguita il progetto di Statuto *da sottoporre al governo, e quindi alla prima convocazione degli azionisti, tostochè la società potesse ottenere di costituirsi con beneplacito sovrano; intorno al quale progetto di statuto la società sarà riconoscente a chi le facesse pervenire osservazioni utili ed opportune.*

Da ultimo la Supplica *e* Carta corografica *umiliata nel settembre 1844 al trono sovrano, dove è palese che, oltre il tronco di via chiesto dai fondatori (compreso fra Castelfranco ed Ancona) altri protendimenti trasversali si additavano, nel fermo proposito che, attesa la rispettiva importanza dei medesimi, non sarebbero mancate società progettiste, che ne avessero domandata la costruzione; fra quali è a notare la comunicazione da Bologna al confine toscano, ed al confine lombardo-veneto per Ferrara (*), linee che oggi formano il soggetto di animate polemiche, e così pure da Ancona a Roma, da Roma a Civitavecchia, da Roma a Foligno; le quali comunicazioni tutte debbono al certo considerarsi pregevoli, laddove si osservi che il conte Petitti sullodato ne fa rimarco di approvazione nella sua opera veramente nazionale.*

Tornerà forse utile la pubblicazione di questi atti anche per rendere manifeste due cose. La prima che se altre società più tardi, e quindi in tempi meno azzardosi hanno anch' esse per altre linee progettate incontrato delle spese, resta però sempre alla nostra commissione fondatrice l' onore di essere stata la prima a mettersi in questa carriera. La seconda che certo le sue tendenze non furono dirette nè ad esclusività di linee, nè a giuochi aleatorii di azioni, nè a conseguenze di privato interesse, nè a mancare del più energico richiamo alle forze interne dello stato alle quali poco dopo alla presente pubblicazione, sotto le più limpide e rassicuranti discipline e cautele essa si propone, e ne pubblica sin d' ora l' intendimento, di esibire alla pari, *ed in tutta quella quantità che potrà essere desiderata, le azioni che debbono comporre il cospicuo capitale dell' intrapresa. Con ciò si confermerà ancora l' inclita società* principe Conti CC., *ora intitolatasi* società nazionale, *che non per differenza di vedute, ma solo perchè non le parve di dovere uscire dai suoi più ristretti confini, la nostra società fondatrice non aderì all' onorevolissima proposta di fondersi in lei.*

E con ciò rassegno alle SS. LL. Illustrissime la mia più devota osserva-

[illegible] fondatrice
Camillo Rizzardi presidente.
Il segretario
Angelo Ferlini

(*) In proposito di questa onorevole città, non possiamo a meno, appoggiandoci all' articolo 4.° della riportata notificazione dell' emin. segretario di stato, di esternare una certezza che noi sentiamo e cioè che, assicurata la linea stataria, la congiunzione di Ferrara sarà la prima ad essere adottata. Ferrara, congiunta pei rotedotti a Bologna, lo che vale quanto procacciarsi continuazione con tutto lo stato papale, coi ducati modenese, parmigiano e toscano, coi regni lombardo-veneto e napoletano; Ferrara con questa congiunzione e per la sua topografia e per la sua estensione capace di una triplice popolazione, per la prossimità del po, pel risanamento dell' aere, non che pel suo commercio che oggi fiorisce, e così per la civiltà che vi progredisce mirabilmente; Ferrara, diciamo, risorgerà a quella fama più bella certo e sempre duratura, che fu un tempo oggetto di tanta gloria nelle italiane storie.

-- *Società nazionale per le strade ferrate nello stato pontificio, programma,* vedi n. 12. 14. 15. La provvidenza divina, che veglia alla felicità dei popoli, volle mostrarci, coll' elezione alla maggior dignità della chiesa del nostro glorioso e magnanimo Sovrano Pio IX, che in particolar modo ella ama la prosperità nostra, e che vuol gratificarci di tutti quei beni che servono a compiere il vero incivilimento. Ed infatti non sì tosto egli fu sublimato nel trono pontificio, che fece con generoso Perdono tornare la pace e la concordia negli animi di tutti; appresso, fondata così la tranquillità delle famiglie, ha cercato che il bene morale si perfezionasse colla istruzione e colla educazione del popolo, e che il bene materiale si moltiplicasse col proteggere della sua autorità uno de' più potenti mezzi per ottenerlo, la costruzione cioè e l' esercizio delle strade ferrate. Tutto questo bene, fatto e prenunziato a' suoi sudditi dal nostro buon Principe e Padre e il suo desiderio costante che essi siano ricchi e felici, fece venire nell' animo alle presidenze sottoscritte il pensiero che questi sudditi stessi dovessero e potessero adoperarsi, perchè la grande impresa delle strade ferrate fra noi, venisse colle nostre menti, colle braccia nostre e, per quanto si poteva, co' nostri danari compiuta. Nè si creda che in tal pensiero ci abbia indotti la sola voglia di dare al mondo un nuovo e chiaro esempio di amor nazionale, ma la persuasione, che veramente potesse porsi ad effetto ciò che avevam divisato.

Studiammo nella condizione economico-politica dei nostri paesi e ben vedemmo che anch'essi potevano trarre nuovo frutto e grandissimo dalla associazione delle piccole somme e dei risparmi, i quali sono ovunque è terra, lavoro e capitali; e che, convenendo essi tutti insieme in questa onorata impresa, non solo cesserebbero, con profitto della buona morale, dall' impiegare una parte de' loro averi in cose od inutili o dannose, ma s' avvedrebbero d' avere in se, nella loro buona economia, una potenza, la quale, non essendo chiamati ad esercitarla, o poco o mai non conobbero.

Noi adunque intendiamo (senza che sia chiuso l' adito a straniere fortune) che il principio di associazione, pel quale, non abusandone, ebbero incremento e splendore grandissimo le nazioni più incivilite, sia in fatto di economia sperimentato ancora fra noi. E siam certi che da questo esperimento sarà fatto aperto ad ognuno, come anche qui le contribuzioni minime riunite insieme ed utilmente adoperate possano bastare alle più grandi intraprese. Ricordatevi che nel medio evo, e anche dopo, quando s' innalzarono tutte le meraviglie dell' arte cristiana, i monumenti più celebri, le cattedrali, i palagi dei comuni, gli archi, le piazze, le pitture si fecero con esse: che ora con esse si propaga potentemente la nostra santa religione tra i barbari, e che con esse si reggono i comuni, si regge e si alimenta lo stato.

Ora volendo noi che le azioni siano comperate, per quanto è possibile, coi risparmi, abbiamo prolungato il tempo dell' intero versamento, ch' è di *scudi cento*, da farsi per ventesimi, in proporzione del progresso de' lavori, che si calcolano poter durare lo spazio circa di otto anni: in guisa che anche una famiglia, la quale abbia poco a disporre mensualmente, in fine dell' anno potrà aver tanto da bastare al soccorso di questa benefica impresa, e ad un suo utile risparmio. A questo modo di pagamento abbiamo aggiunto altro modo, perchè si renda più facile ad ogni classe la via di concorrere all' intrapresa.

Abbiamo considerato che il danaro de' primi ventesimi, pagato per la costruzione della strada, ritorna in gran parte nel popolo stesso prima che il secondo e terzo ventesimo siano pagati. Onde è manifesto che una sola parte del capitale intero si fa necessaria al bisogno.

Che se la società intende principalmente fare che concorrano all' impresa i capitali nazionali, intende ancora che in essa s' adoperino principalmente le menti de' nostri ingegneri. La sapienza loro, le opere pubblicate su queste strade, i viaggi che molti di loro fecero per istruirsi, fanno certe le presidenze che anche fra noi vi sono uomini che valgono a tanto. Frutto di menti italiane sono le strade da Napoli a Capua, da Milano a Venezia, quelle di Como e di Siena, e ad ingegneri italiani ha dato l' Austria stessa il glorioso incarico di tracciare e di eseguire le linee da Vienna a Praga, da Vienna a Trieste, e l' altra in fine per la Baviera. Ma come la società non rifiuta di accogliere nel suo seno i capitali stranieri, od altre società che vogliano fondersi con lei; chè anzi offre loro la miglior garanzia possibile nella sua costituzione e ne' suoi principii, così non ricusa di aver ricorso a stranieri ingegni, quando il bene della nazione e della impresa il richiedano.

Gli atti dell' amministrazione della nostra società saranno fatti pubblici,

perchè, come di cosa pubblica, ciascuno ne conosca l' onestà dell' esecuzione. Le garanzie sono pronte, come può darle qualunque altra società che voglia garantire gl' interessi del pubblico e del governo, al quale apparterrà di sancire colla propria autorità la sicurezza comune. Adunque le presidenze son certe che la maggior parte de' capitali e degli ingegni sono fra noi: e qual cosa mancherebbe a porre ad effetto sì nobile disegno? La volontà di una nazione a far parte di uu' opera che unisce in una sola famiglia Roma e le Provincie. Ma di questo potremo noi dubitare? Non raccoglie la nostra Italia il fiore di quelle città che in tutti tempi si mostrarono valorose e ricche di civili virtù, pronte a sacrificarsi per l' onore e per l' utile della patria? Queste stesse terre ove abitarono tante virtù, non possono esserne oggi deserte. La prova è già nelle nostre mani, conoscendo con fatti che da noi si vuole che le strade ferrate vi siano, ma principalmente co' danari nostri e salvo il nostro onore.

Nè qui noi taceremo come la più gran parte dei comuni siansi pronunziati in favore della nostra impresa, di che ognuno avrà aperta testimonianza ne' *documenti* che fra giorni si pubblicheranno; nè come la sezione tecnica abbia già compiutamente ordinato il modo di attivare i lavori su vari punti della linea, e di gran parte di questa abbia già in mano gli studi. Nè ci mancano offerte generose di compagnie italiane per QUATTRO MILIONI di scudi romani, ed altre di altre straniere per minori somme, proffertesi spontaneamente in aiuto della nostra impresa nazionale. Finalmente abbiamo già a nostra disposizione, nelle Marche, varie migliaia d' azioni, frutto dell' ingegno operoso d' uno de' nostri più benemeriti colleghi nella presidenza d' Ancona.

Non siamo pertanto sfiduciati, come alcuni, i quali pensano che l' edificio non possa sorgere che con le sole mani straniere; anzi già vediamo concorrere intere provincie ad offrirsi a cooperare in ogni modo che possono alla felice riuscita. E questa certezza ci ha mosso a farvene pubblico e solenne invito con una *soscrizione nazionale*: poichè, se ne avessimo dubitato, ci sarebbe troppo doluto di dare allo straniero un argomento sì indubitabile della nostra miseria, e della divisione costante degli animi nostri. Tutta l' Europa, ad un esempio come questo nuovo, tiene gli occhi rivolti a noi, e quelli che tutto sperano dalla fortuna di pochi ci stan pur contro. Ma noi possiamo onorare il nostro nome con questa impresa, primo nostro compenso, e mostrare che il popolo, chiamato finalmente ad utili onorevoli e certi, vi concorre volonteroso, e allora con più deciso animo, quando, sotto un magnanimo Sovrano, vuol far manifesto che la volontà pel bene e per l' utile comune è in chi regge e in coloro che son governati.

I. La società sarà *anonima*, e, lasciando il titolo che ebbe fin qui di *società principe Conti e compagni*, prenderà quello di SOCIETA' NAZIONALE.

II. Lo scopo di questa *società nazionale* è di fare, col concorso degli abitanti dello stato pontificio, non esclusi gli esteri, specialmente la strada ferrata dal confine napoletano al confine estense, con un tronco per Ferrara al Po, di riunire i due mari, di congiungersi alla Toscana, sia per Perugia, sia per l' Apennino, sia per altra parte, secondo verrà destinato dal governo. E nel caso in cui piacesse a questo di riattivare l' antico porto neroniano d' Anzio, la detta società si assume l' incarico di farlo in quel modo e con la giunta di quelle fabbriche, che al governo piacerà di stabilirvi, quando essa crederà ciò conveniente all' utile suo.

III. Si sono formate quattro presidenze, che presiederanno alla detta società, delle quali una risiederà in Roma, e le altre in Bologna, Ancona e Perugia.

IV. La direzione centrale si eserciterà dalla presidenza di Roma, con la quale corrisponderanno quelle delle provincie.

V. Le azioni saranno 250,000 *di scudi cento* l' una.

VI. Le dette azioni si acquisteranno nei modi seguenti:

1.° Pagando a *ventesimi*, cioè in rate di *scudi cinque* l' una, pagabili il primo ventesimo allora che sarà destinato dallo statuto; gli altri ventesimi in ragione dei bisogni presso il rendiconto delle precedenti esazioni che verrà pubblicato: e lo spazio di tempo di tali versamenti non sarà minore di quattro in quattro mesi.

2.° Pagando a *rate trimestrali di scudi tre* l' una, cominciando a pagarle dal giorno che destinerà lo statuto.

VII. Perchè poi qualunque classe possa prender prte a questa nobile impresa, la società diviserà altri modi a lei convenienti, che saranno enunciati e stabiliti nell' adunanza generale romana.

VIII. I versamenti sociali si faranno alle casse di fede pubblica che si destineranno dalla prima adunanza generale romana.

IX. Attendendo la formazione dello statuto per mettere in circolazione promesse regolari d' azioni, frattanto, per soddisfare alle pubbliche domande, si riceveranno le *soscrizioni* di coloro che desiderano essere azionisti della medesima società nei due modi sopraindicati. A quest' effetto le presidenze emetteranno i rincontri corrispondenti alle obbligazioni assunte.

X. Quante volte i sottoscrittori non procederanno, dopo venti giorni pubblicato lo statuto, a prendere le azioni corrispondenti alle loro soscrizioni, perderanno ogni dritto.

XI. Dallo statuto poi sarà fissato il quantitativo dell' interesse da pagarsi agli azionisti durante la costruzione, e da cominciare dal giorno del versamento in ragione delle somme versate.

XII. Lo statuto sarà redatto dalla presidenza centrale, che lo formerà a pluralità di voti. Appena fatto lo statuto, essa lo invierà alle presidenze provinciali, affinchè, se alcuno avrà da fare qualche osservazione, ne incarichi i rappresentanti da mandarsi, come si dirà appresso, all' adunanza generale romana.

XIII. All' adunanza speciale che si terrà da ciascuna presidenza, non esclusa la romana, nel luogo di sua residenza si sceglierà un numero di rappresentanti per l' adunanza generale da tenersi in Roma dai rappresentanti stessi scelti da ciascuna presidenza; il qual numero sarà di tre. E questi rappresentanti, i quali dovranno essere presi tra i membri dell' adunanza speciale suddetta, avranno l' incarico di condursi a Roma dentro quindici giorni dopo la loro nomina.

XIV. Nell' adunanza generale, che si terrà in Roma dopo quindici giorni delle adunanze speciali dette di sopra, si stabilirà dai rappresentanti di ciascuna presidenza lo statuto che determinerà le condizioni e gli interessi sociali.

XV. Tanto in questa adunanza generale romana, quanto nelle speciali di ciascuna presidenza, ogni individuo che ne forma parte avrà un solo voto: in caso di parità di voti, voterà il segretario.

XVI. Il presidente della presidenza romana aprirà l' adunanza, nella quale saranno eletti a maggioranza di voti con schede segrete il presidente e il segretario della medesima adunanza: questa adunanza generale romana durerà quanto sarà necessario al retto ordinamento dello statuto.

XVII. Lo statuto così formato sarà sottoposto alla sanzione del governo: avuta la quale, sarà depositato in Roma e nelle provincie presso i notari di ciascuna presidenza.

XVIII. Confermato per tal modo lo statuto, si riunirà a giorno fisso l' adunanza generale de' soci nei modi e nelle forme da stabilirsi nello statuto, e con ciò cesseranno tutte le presidenze e le sezioni tecniche per dar luogo all' amministrazione da fissarsi dall' adunanza generale.

XIX. Li componenti la presidenza centrale, compresi i fondatori e le presidenze provinciali, non avranno alcun beneficio di creazione.

Roma, 3 novembre 1846.

Presidenza centrale romana

Presidenti.

CONTI P. D. Cosimo *fondatore.*
CORSINI P. D. Tommaso.
POTENZIANI Marchese Lodovico.
ARMELLINI Avv. Carlo.

Consiglieri.

ANTINORI March. Orazio *fondatore.*
BERNINI Cav. D. Prospero.
BERRETTA Cesare.
BORGIA Conte Cav. Ettore.
CERROTI Francesco *fondatore.*
COSTA GIOACHINO.
CORTESI FRATELLI (*Ditta*).
LUIGIONI Filippo.
MELCHIORRI March. Giuseppe.
PANTALEONI Cav. Diomede.
PERICOLI Vincenzo.
GIGLI Ottavio *fondatore primario, Segretario.*

SEZIONE TECNICA

Presidente

PROVINCIALI Cav. Paolo *fondatore.*

Ingegneri

GANZONI G. A.
MARTINELLI Antonio.
ROMITI Guido.
RAVIOLI Camillo *Segretario.*

Presidenza delle Quattro Legazioni

Presidenti

SILVANI profes. Avv. Antonio.
GUICCIOLI Marchese Ignazio.
CANESTRI Conte Pellegrino.
RECCHI Gaetano.

Consiglieri

AGUCCHI Conte Filippo.
ALBERGATI Capacelli Marchese Com. Francesco.
AGLEBERT Augusto.
ANAU Salvatore.
BOVI Dottor Andrea.
COSTABILI Marchese Giovanni
GADDI Conte Ercole.
GALLETTI Avv. Giuseppe.
GRILLENZONI Dott. Carlo.
LISI Filippo Camillo.
LOUP Emilio e Luigi.
MASSEI Conte Giovanni.
MINGHETTI Marco.
PEPOLI Marchese Gioachino.
ROSSI Prof. Gabriello.
TANARI Marchese Luigi.
BERTI PICHAT Carlo *Segretario.*

Ingegneri

BRIGHENTI Maurizio.
BORROMEI Gio. Battista.
BRUSA Vincenzo.
FERLINI Marco.
JOURDAN Cesare.
MAZZARINI Luigi.
PALLOTTI Giovanni.
PASSEGA Carlo.
TOSI Giovanni M.

Presidenza Umbro-Perugina

Presidenti

BAGLIONI ODDI Conte M. Antonio.
CONESTABILE Conte Francesco.
MONALDI Marchese Glotto.

Consiglieri

ANTINORI Marchese Giovanni.
DONINI Pietro.
GUARDABASSI Francesco.
MORELLI Conte Pietro.
ORFINI Conte Alessandro.
BENI Conte Girolamo.
BERNABÒ Marchese Francesco.
BOURBON DI SORBELLO M. Em.
CANDIOTTI Giuseppe.
CAMPELLO Conte Solone.
DONINI Luigi.
SERENI Avv. Gio. Battista.
TRASCIATTI Alessandro.
BARTOLI Dott. Francesco *Segret.*
CERROTI Filippo *Ingegnere.*

Presidenza delle Marche

Presidenti

MASTAI Conte Luigi.
SIMONETTI Principe Annibale.
BENINCASA Marchese Cesare.
BERETTA Daniele.

Consiglieri

BANDINI Marchese Sigismondo.
BELLINI Briganti Bellino.
CAMERINI Salomone.
CARRADORI Conte Telesforo.
COSTANTINI Benedetto.
LAURI Lauro.
MONTI Dottor Benedetto.
SIMONETTI de' Principi Rinaldo.
SINIBALDI Conte Sinibaldo.
SPADA LAVINI Conte.
VINCI Conte Pietro.
AMODEI Diomede *Segretario*
FIORENZI Conte Franc. *Ingegnere.*

Le sottoscrizioni d' Azioni della SOCIETA' NAZIONALE
si ricevono in Roma presso i notari seguenti;
E nelle Provincie, presso quelle persone che saranno indicate dalle Presidenze rispettive.

Sigg. APOLLONI Augusto, via della Colonna n. 35.
BURATTI Acindino, via di Borgo n. 171.
CASTRUCCI Vincenzo, via Montanara n. 112.
DAMIANI Mario, come protonotaro, via della Pedacchia n. 34.
DAMIANI Mario, via di Pasquino n. 77 (nell' ufficio del successor Desanctis).
DORI Francesco, Piazza Traiana n. 79.
GIANNINI Felice, via della Madonna de' Monti n. 110.
GUIDI Luigi, via de' Giubbonari n. 36.
GRADASSI Tommaso, via di Ponte Quattro Capi n. 37.
HILBRAT Luigi, Piazza di Pietra n. 43.
TORRIANI Giuseppe, via de' Cesarini n. 20.

— *Linea da Pistoia a Bologna per val di reno.* Sig. editore del foglio *le strade ferrate* in Bologna. Ho letto nel n. 13 del giornale da lei pubblicato, un articolo sopra *una linea ferrata da Prato a Bologna*, nel qnale

ripetutamente si parla del progetto della via ferrata da Pistoia alla Porretta, che io ho fatto per conto della società della strada ferrata dell' appennino. Sebbene tale articolo sia d' autore anonimo (ciò che sicuramente diminuisce il valore delle asserzioni contenutevi) pure servendo a divulgare non pochi errori di fatto, intorno al progetto da me compilato, mi trovo costretto a indirizzarle le seguenti rettificazioni.

L'autore dell'articolo in questione asserisce sul bel principio, che — *la valle del reno essendo molto elevata sopra il piano di Pistoia, ne viene per conseguenza che una strada qualunque supposta in linea retta sarebbe impossibile a praticarsi con un mezzo qualunque.* — Così dicendo, mostra di non conoscere le condizioni della valle d'Ombrone relativamente a quella del Reno, perchè anzi fra gli studi ch' io presentai, si trovano gli sviluppi di due andamenti quasi assolutamente rettiliuei, uno dei quali poteva essere attivato con piani automotori, l'altro con macchine fisse. Dipoi narra egli francamente, che *imaginai in principio di troncare la mia linea al monte interposto tra l' ombrone e il reno, e di far traversare ai treni l' indomata costiera col mezzo degli animali.* Io non ho mai imaginato, nemmeno per un momento, simile vizioso sistema, conoscendo, la Dio mercè, quanto giustamente sia condannato. Proseguendo la narrazione dei miei lavori, aggiunge l' anonimo che *in seguito di nuovi studi io era, per togliere questo sommo difetto, condotto a dare alla mia linea un giro retrogrado, che per quanto vizioso esser potesse, pure sviluppavasi maggiormente in lunghezza, e veniva a togliere il difetto di interruzione, ma veniva impegnato in un' opera imponente come è quella di una lunghissima galleria, nè con questa poteva aggiungere un punto culminante, poichè un' altra, e non meno lunga si rendeva a me indispensabile per forare il monte tra le due valli dell' ombrone e del reno interposto.* Cosa precisamente egli intenda per *giro retrogrado vizioso* non so; ma so, che le curve da me adottate sono ben più ampie del limite, che si ammette nelle ordinarie strade per le locomotive, e che di gallerie importanti, nel mio progetto, ve ne ha solo una sulla cima dell' appennino lungata circa 2100 metri. Di *piani inclinati* poi, e di *contropendenze* non ve ne ha nemmen traccia; e tutta la linea è anzi condotta in modo, da essere attivata con locomotive per la intiera lunghezza da Pistoia alla Porretta, e come tale riconosciuta dai celebri ingegneri signor R. Stephenson in Firenze, e signor W. Cubitt in Londra, che hanno avuta la bontà di esaminare il mio piano, ed approvarlo.

Nè più esatte sono le asserzioni dell' anonimo sulla lunghezza della strada in questione, e l' altezza del punto di passaggio; egli suppone questo, elevato 1500 braccia sopra Pistoia, mentre invece è esattamente braccia 928 137/1000 sopra la porta al Borgo di quella Città. Dichiara la lunghezza, essere miglia 22 più 7 o 8 di aumento per lo sviluppo, ciò che fa 29 o 30, ed invece essa è di miglia 20 1/4 circa in tutto, o precisamente braccia 57,485 1/2. Quindi i di lui calcoli intorno alle distanze da Bologna a Firenze, e Livorno hanno bisogno di esser corretti, come appresso.

Da Bologna a Prato, compreso l' aumento di 7 a 8 miglia che l'anonimo stabilisce, e ammesso che sia sufficiente	Miglia 59 —
Da Prato a Firenze	« 10 1/2
Da Bologna a Firenze per Prato	Miglia 69 1/2
Da Bologna a Prato come sopra	Miglia 59 —
Da Prato a Livorno per Pistoia	« 55 —
Da Bologna a Livorno per Prato	Miglia 114. —
Da Bologna al confine presso Porretta . . .	Miglia 51 3/4
Dal Confine a Pistoia	« 20 1/4
Da Pistoia a Firenze	« 20 1/2
Da Bologna a Firenze per Porretta	Miglia 72 1/2
Da Bologna a Pistoia come sopra	Miglia 52 —
Da Pistoia a Livorno per Lucca	« 45 —
Da Bologna a Livorno per Porretta	Miglia 97. —

Così la distanza tra Bologna e Livorno, per la via della Porretta, sarà 17 miglia più breve, e tra Bologna e Firenze 3 miglia più lunga, che per la via di Montepiano e Prato.

Dubito poi grandemente che l' anonimo non abbia mai percorsa la *difficile Valle del Reno;* altrimenti non avrebbe certo asserito, che la via ferrata per mantenervisi *deve avere troppo forti declivi*, e molto meno poi l' avrebbe assomigliata a quella della Setta. Egli infatti non avrebbe potuto a meno di notare quello, che tutti coloro che la visitarono hanno notato, cioè; come per un fenomeno singolare, essa ha pendenze minori nei tratti più vicini alle sorgenti del fiume, e le conserva poi moderatissime in tutta la sua lunghezza, ciò che appunto la rende nella nostra catena degli appennini la valle più adattata per una via di ferro (1). Non è del mio proposito parlare di essa valle al di là del confine, tanto più che in questo momento è studiata da un distinto ingegnere di strade ferrate, per conto d' una società che attende alla continuazione della via dell' Appennino fino al Po; nemmeno intendo di esaminare ciò, che l' anonimo dice sulle condizioni economiche della strada della Porretta, paragonate a quelle dell' ideata linea di Montepiano, e sulla di lei facilissima costruzione con *immense economie, pendenze notabilmente minori, ec.* Confido che potrei mostrare, anche in questo, tutt' altro che esatti i suoi ragionamenti; ma io mi sono proposto solamente di rettificare gli errori, che più particolarmente riguardavano il mio lavoro

Spero che Ella, signor Editore, vorrà compiacersi, con l' inserire nel suo giornale la presente lettera, di dare alle mie rettificazioni la stessa pubblicità che ha data all' articolo in questione (*), ed ho il piacere di protestarmi con distinta stima

S. Marcello 30 ottobre 1846

suo devotis. servo
TOMMASO CINI

(1) Vedi prof. Paolo Savi, considerazioni geologiche sull' appenino pistoiese.

(*) *Ripetiamo di essere decisi a produrre le opinioni pro e contro sul merito delle quistioni che vengono enunciate nel foglio, e perciò abbiamo accolta di buon grado la proposta dell' autore. La utilità di questo metodo ci parve molto indicata, sia perchè con esso non si preoccupa la imparzialità de' leggitori, e perchè dal confronto de' giudizi più facilmente scorgesi ove annidi l' errore.* (I redattori)

SEZIONE ECONOMICA.

Associazione in Francia per la libertà dello scambio, v. n. 14. La Inghilterra per la prima ha dato il bello esempio dell' abolizione del sistema impropriamente detto protettore del commercio, ed ha innalzato il vessillo della sua assoluta libertà. Per essa è attualmente completamente e radicalmente annullato qualunque dazio sulle materie prime, le quali vengono introdotte siccome elemento nella formazione di ogni specie de' suoi prodotti. Con questa risoluzione la Inghilterra spera di produrre a bassissimo prezzo, e perciò rinuncia al sistema proibitivo delle tariffe imposte a simili prodotti stranieri. Venuta in cognizione la Francia della utilità massima di siffatta misura, e specialmente dietro le conferenze avute col capo della lega inglese, Cobden (1), ha instituito un' associazione diretta ad esaminare ponderatamente una sì importante innovazione.

Primi risultamenti del proposto esame sono che la libertà commerciale mette ciascuno nello stato di esercitare quella industria a cui è maggiormente inclinato ed in quel modo ed estensione che più gli piace. Inoltre egli acquista tutto che gli può servire ad un discretissimo prezzo, e vende i suoi prodotti collo sperato e preventivamente fissato profitto.

Il sistema protettore invece, o più propriamente il sistema proibitivo, si oppone ai progressi delle arti e all' ordine naturale delle cose, comunica una falsa direzione al capitale nazionale, conserva uno stato artificiale e gravoso creando industrie fittizie che non arrecano utilità proporzionali al lavoro che richieggono, e dà luogo a perpetuare disparità contrarie alla legge che ha voluto attribuire a ciascun cittadino uguali mezzi a levarsi in quella fortuna cui il suo sapere, la sua attività ed onestà gli danno diritto.

(1) Ricaviamo dal Morning-Chronicle del 12 p. p. settembre. « Un' adunanza della commissione, che presiede all' introito del tributo offerto a Cobden, ha avuto luogo a Manchester. Il sig. Prentice annunzia che la sottoscrizione somma già a lire sterline 72,000 — fr. 1,800,000; e ch' egli preconizzava che ben presto questa cifra sarebbe pervenuta a 100 000 lire sterline, lo che costituirebbe la maggiore offerta nazionale che mai si sarebbe presentata al benemerito della patria.

Comitato di libertà commerciale a Lione. L' otto p. p. settembre ha avuto luogo a Lione un' adunanza di molte notabilità commerciali e industriali allo scopo di dar base ad un comitato di libertà commerciale il quale si porrà in corrispondenza con quello di Parigi oggi legalmente stabilito.

Adunanza europea del congresso penitenziario a Francfort. Il congresso penitenziario, tenuto a Francfort-sul-Meno, presieduto dal signor Mettermaier, ha nel passato mese di ottobre compiuto la sua prima sessione.

Questa adunanza europea, nella quale la Francia era rappresentata dal signor Cristoforo Moreau ispettore generale delle prigioni, dall' abate Laroque limosiniere degl' invalidi e missionario apostolico, Du Boys anziano di Grenoble e Ardit capo della sezione delle prigioni, ha adottato le seguenti risoluzioni:

1. (*ad unanimità*) La carcerazione separata o individuale debb' essere applicata ai prevenuti e agli accusati, di guisa che non possano avere alcuna comunione sia fra loro che cogli altri detenuti, salvo que' casi ne' quali, per domanda degli stessi carcerati, i magistrati appositi giudicassero di poter loro concederla entro i limiti determinati dalla legge.

2. (*ad unanimità*) La carcerazione individuale verrà applicata ai condannati in genere con quelle restrizioni od attenuazioni comandate dalla natura delle colpe o delle condanne, ma sempre per siffatto modo che ciascun detenuto sia occupato in un lavoro utile, che possa ogni giorno respirare e muoversi all' aria libera, partecipi al benefizio della religiosa istruzione, morale e civile e degli atti propri al culto, abbia regolarmente le visite del ministro spirituale, del direttore, del medico e dei membri della commissione di sorveglianza e di protettorato, e tutto questo indipendentemente dalle altre visite che possono essere autorizzate dai regolamenti.

3. (*ad unanimità*) La precedente risoluzione sarà particolarmente applicata alle carcerazioni di corta durata.

4. (*ad una grande maggioranza*) La carcerazione individuale sarà egualmente applicata alle detenzioni di lunga durata, conciliandola con tutte le attenuazioni progressive compatibili colla conservazione del principio della separazione.

5. (*ad unanimità*) Per malattia fisica o morale, l' amministrazione può sottopporre il detenuto ad un adottato regime, ed anche accordargli il sollievo di una continua conversazione, non mai però cogli altri detenuti.

6. (*ad unanimità*) Le prigioni cellulari saranno costrutte in modo che ciascuno detenuto possa assistere agli offici religiosi del proprio culto, vedendo, udendo il ministro spirituale ed essendo da questo veduto, ma sempre in guisa da non alterare menomamente il principio fondamentale della separazione dei carcerati fra loro.

7. (*ad unanimità*) La revisione delle legislazioni penali, la legale organizzazione di una ispezione delle carceri, e di commissioni sorveglianti, la instituzione di un protettorato pei carcerati messi in libertà debbono costituire l' indispensabile supplemento della riforma penitenziaria.

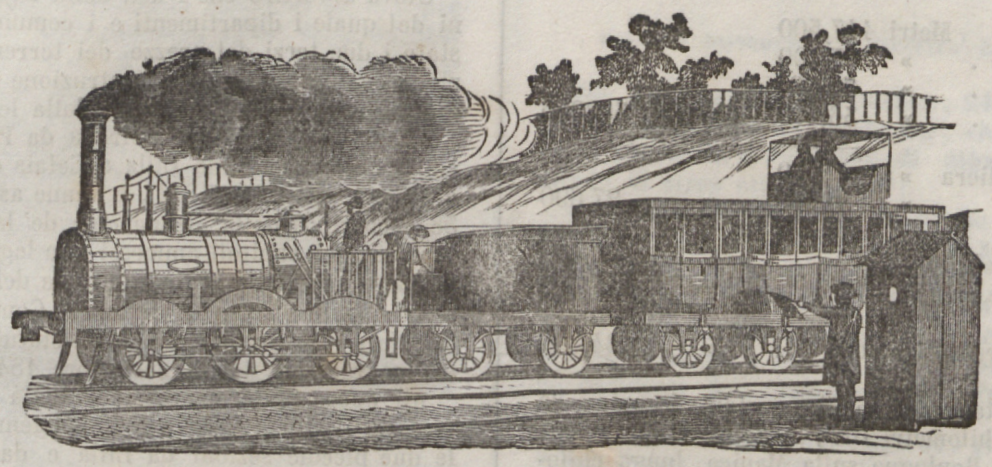
Fu poi statuito che la ventura sessione si tenesse a Brusselles e fosse aperta il 20 settembre 1847.

Scopo principale di questa riunione sarà di compiere le discussioni relative alla riforma penitenziaria che hanno avuto luogo li 28, 29 e 30 settembre p. p.

BOLOGNA, TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 17. 21 novembre 1846

LE STRADE FERRATE



FOGLIO EBDOMADARIO

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE. = SEZIONE TECNICA. Storia: riparo nella ferrata di Douai ad Arras. - Percorrenza notturna della ferrata del nord in Francia e suoi utili effetti. - Locomotive costrutte e locomotive in fabbricazione nella Germania. — Disciplinare legislativo: disgrazia impedita nel convoglio di notte da Lione a st. Etienne. - Controlleria e sorveglianza nella ferrata da Parigi al Belgio. — Ferrate concedute: ferrata del nord francese. - Rete ferrata in Norvegia. — Ferrate costrutte in attività e ferrate in costruzione: rete ferrata in Prussia. — SEZIONE ECONOMICA: associazione a Marsiglia per la libertà dello scambio. - Associazione a Rouen contra la libertà dello scambio. - Banca di prestito a Vienna l'Austria. — VARIETA': polemica sulle strade ferrate e più particolarmente di un opuscolo del signor avvocato Campitelli. - Polemica sul rapporto del signor Cesare Cantù. - Vagone pei fumatori. - Attentati sulla ferrata del nord. - Telegrafo elettrico nella ferrata del nord. - Strada atmosferica a st. Oven. - Celerità della valigia dall'Indie per la via di Trieste o di Marsiglia.

SEZIONE TECNICA

STORIA

Riparo nella ferrata da Douai ad Arras. Nella ferrata da Parigi al Belgio e precisamente nel tratto compreso fra Douai e Arras, si sono collocate balaustrate lungo gli alti terrapieni. Queste balaustrate o parapetti, di grossi e robusti tavolati murati con tutta la possibile solidità, si alzano in modo che in caso di spostamento, i treni non siano rovesciati al fondo dei precipizi.

È a desiderare che questo provvedimento sia adottato dalle compagnie in tutti i luoghi che ne hanno bisogno, e così si perverrebbe con semplicissimo mezzo ad impedire le più gravi disgrazie nelle ferrate.

— *Percorrenza notturna della ferrata del nord in Francia e suoi utili effetti.* Aix-la-Chapelle (Prussia) 22 settembre. In Europa un solo servizio notturno di ferrate è a tutt' oggi stabilito, ed è la linea del nord in Francia. Di questo vantaggio vuolsi qui fruire ordinando un corso di staffette, per le quali le corrispondenze di Parigi, tosto che arrivano, saranno spedite nelle diverse parti dell'Allemagna. I concerti sono già presi coll' amministrazione delle ferrate del Belgio per prevenire gli ostacoli che durante l'inverno potessero opporsi alla libera circolazione dei corrieri.

— *Locomotive costrutte e locomotive in fabbricazione nella Germania.* Berlino, 23 settembre. Il signor Bersig, proprietario delle primarie fucine nei contorni di Potsdam e dove in quattro anni si sono costrutte più di cento locomotive, ha aumentato il numero de' suoi lavoranti fino a 2000. Egli ha commissioni per 186 locomotive da compiere entro tre anni, vale a dire più di una locomotiva la settimana.

Il numero delle locomotive a tutt' oggi in attività nelle ferrate dell' Allemagna è di 631, delle quali 402 sulle ferrate aggiudicate alle compagnie, e 229 sulle ferrate costrutte dai governi.

DISCIPLINARE LEGISLATIVO.

Disgrazia impedita nel convoglio di notte da Lione a st. Etienne Riportiamo questo nuovo fatto, il quale prova viemmagiormente, se pure ne fosse ancor d' uopo, che molte disgrazie ed anzi tutte le disgrazie che avvengono nelle ferrate debbono ripetersi, non dal trovato nè dal sistema per se medesimo, bensì dal difetto di precauzioni e di vigilanza,

Il 5 scorso ottobre, il convoglio di notte, da Lione a st. Etienne, aveva già sorpassato il tunnel di terra-nera, quando la vettura dei viaggiatori si divise tutto ad un tratto dal rimorchiatore non che dai vagoni vuoti che lo precedevano, e cominciò a dare indietro. I viaggiatori credevano dapprima che fosse un moto necessario per mutare direzione; ma allorchè si accorsero che la discesa retrograda si prolungava e si faceva con più di velocità riconducendoli di nuovo sotto la volta del tunnel, temerono di qualche disgrazia per colpa del conduttore. Più indietro salivano per la stessa via carri di mercanzie coi quali la parte del treno staccata era per venire ad uno scontro quindi ad un urto si violento da essere cagione del più terribile sinistro. In quel momento di tanta angustia, uno dei viaggiatori situato davanti (coupé) si fa coraggio, passa pei vani anteriori al fine di chiudere i freni, ma quando gli pare di poggiare il piede sullo sgabello si accorge che sotto vi era il conduttore che dormiva con tutta pace abbandonando alla provvidenza il pensiere di mettere sani e salvi e viaggiatori e bagagli al loro destino. Fortunatamente che l' intrepido potè in tempo applicare il freno e la vettura venne fermata, altrimenti senza il cuore e il sangue freddo di lui si avrebbe a deplorare uno spaventevole sinistro che chiudeva la orribile scena sotto la volta di Terra-Nera. Siffatta catastrofe venne impedita perchè un viaggiatore intelligente e di cuore era nel coupé. Mancando questa opportuna circostanza niuno dei viaggiatori chiusi nel compartimento interno della vettura poteva provvedere, e tutti col loro bagaglio andavano a perire. Un sì grave fatto deve mettere pensiere nelle compagnie delle ferrate specialmente nella stagione d' inverno, che non adesca i viaggiatori a preferire il coupè, perchè esposto all' aria fredda, e perchè tariffato a maggior prezzo. Sarebbe adunque necessario che i viaggiatori dell' interno fossero in comunicazione col conduttore al fine di prevedere e rimediare nel caso alla sua negligenza.

— *Controlleria e sorveglianza nella ferrata da Parigi al Belgio.* Per decreto del ministro dei lavori pubblici del 16 scorso settembre in Parigi, il sig. Bineau ingegnere in capo delle miniere ed il sig. Piérard ingegnere ordinario delle miniere sono incaricati della controlleria e sorveglianza del materiale di esercizio della ferrata da Parigi al Belgio. Uffizio di questi ingegneri sarà di assicurarsi dello stato delle locomotive, delle vetture e dei vagoni; di sorvegliare l' esercizio propriamente detto, e di constatare gli accidenti ed i ritardi.

La compagnia concessionaria è avvertita di questo ministeriale decreto.

FERRATE CONCEDUTE.

Ferrata del nord francese. Il sig. Iacopo Pezzato ha dato non ha molto alla luce alcune notizie sulla strada settentrionale della Francia. Queste notizie risguardanti una delle più colossali intraprese di strade ferrate finora assunte hanno il pregio altresì di chiarire molti punti economico-amministrativi, la cui intelligenza ci è paruta giovevole; per lo che diamo quì per disteso il discorso del nominato benemerito autore.

La strada ferrata settentrionale della Francia è diretta da Parigi alla frontiera del Belgio e al littorale della Manica.

La strada esce da Parigi presso la barriera di san Dionigi, procede verso la città di questo nome, attraversa la vallata di Montmorency, s' accosta a Pontoise, risale la valle della Oise sino a Creil, costeggia la Breche, tocca l' unghia di Clermont, penetra, dopo Fitz Iames, nella valle dell' Arques che la conduce fra la Oise e la Somma a sboccare in quella della Noye, poi in quella dell' Avre ed arriva ad Amiens. Da Amiens si dirige all' altura che separa le acque della Somma da quelle della Schelda, la attraversa, discende nella valle della Scarpa, tocca Arras, poi Douai, e si divide presso questa città in due rami l' uno dei quali va a Lilla, e l' altro a Valenciennes. Da queste

città si arriva alla frontiera; da Lilla per Roubaix a Tourcoing mira alla stazione di Muscron, e da Valenciennes alla stazione di Quievrain delle strade ferrate del Belgio.

Da Lilla, la strada di ferro si prolunga al littorale della Manica, dirigendosi ad Hazebrouch ove si diparte; con un braccio per Saint-Omer, va a Calais, coll' altro per ponente di Cassel, va a Dunkerque.

La estensione della linea ferrata settentrionale è misurata come segue:

Da Parigi ad Amiens	Metri	147,500		
Da Amiens a Douai . .	»	93,500		
Da Douai a Lilla . .	»	32,000		
Da Douai a Valenciennes .	»	36,000	Metri	309000
Da Lilla alla frontiera	»	14950		
Da Valenciennes belgica .	»	12740	»	27,690
Da Parigi alla frontiera belgica . .			»	336,690
Da Lilla a Calais e a Dunkerque . .			»	148,000
Lunghezza totale della strada del nord .			»	484,690

Dalla linea principale si staccano tre diramazioni; la prima da Creil a s. Quintino, lunga chilometri 108; la seconda da Amiens per Abbeville, ed Etaples a Boulogne sulla Manica, lunga chilometri 123; la terza da Hazebrouch a Fampoux lunga chilometri 55.

La strada settentrionale decretata dalla legge 11 giugno 1842 deve essere eseguita coi mezzi dalla legge stessa determinati; vale a dire, la spesa de' terreni e delle proprietà da occupare doveva essere pagata per due terzi dai dipartimenti e dai comuni attraversati dalla strada di ferro, ed anticipata dallo stato a carico del quale rimaneva l' altro terzo assieme alla spesa dei terrapieni e sterri, dei ponti ed altra opera d' arte, e degli edifizi delle stazioni. La inghiaiatura e l' armamento, con tutti gli elementi che lo compongono, cioè traverse di legno, guide di ferro, pulvini di ghisa, caviglie e zeppe, eccentriche e piatte forme girevoli, non che il materiale di conduzione, dovevano stare a carico della privata compagnia, alla quale sarebbe stata allogata la conduzione stessa della strada di ferro per un tempo, ed a condizioni da stipulare.

La pubblica amministrazione pose mano ai lavori nell' aprile dell' anno 1843, sulla linea diretta da Parigi alla frontiera del Belgio.

Nella tornata delle camere legislative del 1844 il ministro delle opere pubbliche presentò un progetto di legge, col quale chiedeva d' essere autorizzato ad accordare la conduzione della strada ferrata settentrionale per un tempo non maggiore d' anni 28 a quella privata compagnia che ne assumesse la costruzione dell' armamento; e qualora nell' intervallo di due mesi successivi alla promulgazione della legge, nessuna compagnia benevisa gli si fosse offerta, chiedeva d' essere autorizzato a far costruire l' armamento a spese dello stato, ed a concedere la strada in affitto ad una compagnia per un tempo di 12 anni, e per un' annua mercede non inferiore al 5 per cento della somma sborsata per l' armamento medesimo.

Questo progetto di legge suscitò nel seno delle commissioni, nella camera, e nella stampa una vivissima discussione. Alcuni volevano che la strada settentrionale fosse integralmente ultimata a spese dello stato, e che l' amministrazione pubblica fosse eziandio incaricata della sua conduzione; altri volevano che fosse concessa a quella privata compagnia che avesse assunta l' opera e la spesa dell' armamento; altri in fine davano la preferenza al sistema delle affittanze di breve durata.

Nella commissione della camera de' deputati quest' ultimo partito prevalse, e proponeva che la strada fosse data in affitto per dodici anni a quella compagnia che avesse offerta allo stato una maggiore porzione della rendita tutta, dopo prelevate sulla rendita brutta 1. le spese generali della conduzione; 2. un interesse di 3 per cento sul capitale dispendiato dal governo; 3. l' interesse e le quote annue d' ammortimento del capitale impiegato dalla compagnia. La porzione però della rendita netta da devolversi allo stato non doveva essere inferiore del 45 per cento.

Questa proposizione non venne accolta, e le due camere s' accordarono nell' aggiornare la quistione. Emanò pertanto la legge 26 luglio 1844 colla quale fu statuito che nella sessione prossima una nuova legge sarebbe presentata intesa a regolare il modo di compimento e di conduzione della strada ferrata da Parigi alla frontiera belgica, ed ai porti di Calais e di Dunkerque, e che il ministro delle opere pubbliche rimaneva intanto autorizzato a far costruire l' armamento a spese dello stato sui tronchi terminati, ed a provvedere, se fosse d' uopo, alla provvisoria conduzione dei tronchi medesimi.

È a notare che colla legge suddetta il ministro stesso fu autorizzato a concedere la diramazione da Amiens a Boulogne a quella compagnia che avesse assunta a tutte spese proprie, rischio e pericolo, la costruzione ed attivazione della strada medesima per un tempo di godimento non maggiore di anni 99.

Infrattanto la speculazione delle strade di ferro erasi impadronita della industria privata: capitali indigeni e forestieri domandavano collocamento in siffatta intrapresa, e parecchie compagnie eransi formate le quali offerivano al governo di rimborsarlo di tutte le spese fatte per alcune linee principali, e di compiere ed attivare la linea medesima coi capitali dell' associazione. Il governo non tardò a profittare delle circostanze, e nella tornata del 1845 le camere stanziarono le importanti leggi di cui fu fatto cenno nel fascicolo novembre 1845 pag. 248.

In seguito alla legge 15 luglio 1845 vennero aggiudicate a favore di tre diverse compagnie, 1. la strada da Parigi alla frontiera belgica e ai porti di Calais e di Dunkerque; 2. la diramazione da Creil a s. Quintino; 3. la diramazione da Hazebrouch a Fampoux.

Giova avvertire che l' art. della legge 11 giugno 1842 a termini del quale i dipartimenti e i comuni dovevano rimborsare allo stato i due terzi del prezzo dei terreni ed edifizi la cui occupazione era necessaria alla costruzione delle strade di ferro e loro dipendenze, è stato abrogato dalla legge 19 luglio 1845.

L' aggiudicazione della strada da Parigi alla frontiera belgica coi prolungamenti da Lilla a Calais e a Dunkerque ebbe luogo il giorno 9 settembre 1845, e venne assunta pel godimento di anni 38 decorribili dalla ultimazione de' lavori, e a tutte le condizioni espresse nei capitoli ammessi alla legge sedotta. L' aggiudicazione fu omologata dalla ordinanza reale del giorno successivo, e la società anonima sotto la ragione - Compagnia della strada di ferro del Nord - fu autorizzata, e gli statuti ne furono approvati dalla ordinanza reale del 20 settembre 1845.

All' epoca della concessione della strada settentrionale, i lavori da Parigi a Lilla e a Valenciennes, erano molto avvanzati: le due piccole sezioni da Lilla e da Valenciennes alla frontiera del Belgio erano già state costrutte, e venivano esercitate per conto del governo sino dal 1843. Fu quindi risoluto di riservare alla pubblica commissione l' intero compimento della strada da Parigi alla frontiera belgica; il collocamento della doppia rotaia di ferro su tutta la lunghezza della linea; e la costruzione degli edifizi della stazione interna di Parigi, e delle stazioni di s. Dionigi, Enghien, Pontoise, Beaumont, Creil, Clermont, Amiens, Arras, Douai, Lilla, Valenciennes, Roubaix, Tourcoing e Blancmisseron.

La superficie dei terreni occupati e che servono di sede alla strada di ferro propriamente detta da Parigi a Lilla e Valenciennes è di 924 ettari: la superficie della stazione nell' interno di Parigi è di 4 ettari e 95 ari, i cui edifizi coprono un suolo di 8,420 metri quadrati.

I movimenti di terra per terrapieni e sterri sono calcolati nella misura di 9,636,000 metri cubi.

Le opere d' arte da Parigi ad Amiens sono 240, fra le quali si notano come le più importanti, un ponte di muro sulla Oise di tre archi di 25 met. di luce; un ponte di ghisa di 32 metri sul canale di s. Dionigi, ed un altro di metri 42 sul Therain; due ponti sull' Avre, uno di un arco di 15 metri, e l' altro di 3 archi; due di quattro ed uno di 12 metri di corda. Da Amiens a Lilla e a Valenciennes si notano fra le opere più importanti diversi ponti sulla Somma e sulla Scarpa, e quelle pei passaggi delle fortificazioni di Douai e di Lilla.

In nessun lungo la pendenza e la rampa oltrepassano i cinque millimetri per metro; e i raggi delle curve, tranne qualche caso eccezionale, sono dapertutto maggiori di mille metri.

A termini della legge 26 luglio 1844 la pubblica amministrazione doveva provvedere alla conduzione delle sezioni compiute. A questo effetto fu appaltata, col mezzo di asta pubblica, che ebbe luogo il 28 settembre anno stesso, la fornitura di 34 macchine locomotive, 34 tender, e un certo numero di pezzi di ricambio, che fu divisa in tre lotti, due de' quali di 12 locomotive e 12 tender, ed il terzo di 10 locomotive e 10 tender coi relativi pezzi di ricambio per ciascun lotto. Del primo fu aggiudicataria la ragione mercantile Cavè di Parigi pel prezzo di franchi 44,800 per cadauna macchina, tender, ed accessori; del secondo Halette per franchi 47,000; e del terzo Derosnes e Cuil pel prezzo di franchi 49,000.

I dispendi fatti ed assunti dal governo per la strada ferrata da Parigi alla frontiera belgica, che debbono essergli rifusi dalla compagnia concessionaria, sono valutati a circa novanta milioni di franchi, nella qual somma entra il costo delle due sezioni di Lilla e di Valenciennes di circa fr. 11,300,000, il cui materiale d' esercizio fu stimato in fr. 1,140,691 - 90, del quale fanno parte 16 macchine locomotive, e 108 carri e vetture.

La compagnia deve rimborsare lo stato dell' ammontare delle spese d' ogni natura da esso fatta o da fare, risultanti dai conti che saranno definitivamente liquidati dal ministro delle pubbliche costruzioni, assieme all' interesse di tre per 100, sulla spesa totale, decorrente dal giorno 10 settembre 1845 ne' seguenti modi:

1. Una somma di undici milioni fu presa dai 15 milioni versati a titolo di cauzione in precedenza all' aggiudicazione, gli altri 4 milioni rimanendo a garanzia della costruzione ed attivazione dei prolungamenti da Lilla a Calais, a Dunkerque;

2. Una somma di nove milioni fu pagata dalla compagnia nei quindici giorni successivi al 10 settembre suddetto;

3. La somma residua sarà versata per quarto, d' anno in anno, cominciando dal 1. gennaio 1847.

La spesa per la costruzione ed attivazione dei 148 chilometri di strada ferrata a doppia rotaia da Lilla per Hazebrouch ai porti di Calais e di Dunkerque, attesa la facilità del terreno, è calcolata in ragione di fr. 260,000 al kilometro. Questa strada debb' essere aperta alla circolazione non più tardi del giorno 10 settembre 1848.

Per sopperire a questa spesa, e rimborsar quelle anticipate dallo stato per la strada da Parigi alla frontiera belgica, non

che a quelle del vasto materiale d' esercizio, e a quella di costruzione delle stazioni intermedie su essa linea, e all' addobbo ed ammobigliamento di tutte le altre, a quella degli attrezzi, utensili e macchine lavoratrici delle varie officine di riparazione, e a quanto abbisogna ne' diversi servigi, la compagnia della ferrata del nord ha calcolato sopra un dispendio complessivo di 150 milioni di franchi.

La compagnia si è però costituita con un capitale sociale di duecento milioni divisi in quattrocentomila azioni di fr. 500 per cadauna, mirando a divenire concessionaria anche delle diramazioni da Creil a s. Quintino, e da Hazebrouch a Fampoux. Rimanendo assuntrice della linea principale soltanto, fu convenuto negli statuti, che il consiglio d' amministrazione non potrà chiamare alcun versamento al di là di 3/5 fr. per azione, senza l' autorizzazione espressa dell' assemblea generale degli azionisti, il che corrisponde appunto alla formazione del fondo dei 150 mil. riputato necessario all' impresa della ferrata da Parigi al Belgio, ed ai porti di Calais e di Dunkerque.

Nel giorno 20 dicembre 1845 ebbe luogo l' aggiudicazione della diramazione da Creil a s. Quintino, che fu assunta a tutte spese di una compagnia pel godimento d' anni 24 e giorni 335. Questa compagnia ne offerse la cessione senza alcun correspettivo alla compagnia della linea principale, la quale nell' adunanza generale del 5 febbraio 1846 deliberò di accettarla; e poichè la spesa di questa diramazione è calcolata in 30 mil. di fr., il versamento obbligatorio di ciascun' azione fu portato dai fr. 375 ai 450.

La compagnia pertanto della ferrata del nord è in possesso di una intrapresa stimata in 180 mil. di franchi, le cui linee avranno uno sviluppo di 592 chilometri circa a doppia rotaia, e quindi una estensione maggiore di quelle costrutte e condotte dal governo belgico, che misurano 559 kilometri, dei quali 235 soltanto sono attualmente a due carreggiate.

Il consiglio di amministrazione di così vasta e grandiosa intrapresa, il cui ordinamento importava certamente il bisogno di cure sapienti e sollecite, si pose all' opera incontanente, nel mentre il governo accelerava con mirabile attività il compimento della strade ferrata da Parigi alla frontiera belgica.

Emanata l' ordinanza reale, che riconosceva ed autorizzava la società anonima, e versati per cadauna azione fr. 125, furono rilasciate ai n. 12492 primi soscrittori le 400,000 azioni nominative a termini dello statuto. Dal 28 ottobre 1845 al 31 gennaio 1846 le cessioni notificate all' ufficio della compagnia importarono il rilevante numero di 571,741 traslati di proprietà, avendo avuto luogo una favorevole suddivisione delle azioni stesse in maggior numero di possessori; infatti le vendite furono fatte da 8884 persone, e le compre da 17469 al 31 gennaio le 400,000 azioni erano possedute da 18,000 azionisti.

Pel regime della conduzione si organizzarono tre principali distinti servigi; 1.° quello propriamente detto dell' esercizio, a cui capo fu scelto l' ingegnere Petiet; 2.° quello del materiale e delle officine, posto sotto la direzione dell' ingegnere Lechatelier; 3.° quello della sorveglianza e della manutenzione della strada, dato a presiedere all' ingegnere Maniel.

L' apprestamento del materiale necessario per così ragguardevole estensione di linea formò oggetto de' più gravi studi. Fu mandata in Inghilterra una commissione per attingere alla matura esperienza di quel paese le più opportune istruzioni, e fu indi deciso, che 125 nuove macchine locomotive sarebbero aggiunte alle 50 che lo stato forniva, e si è calcolato e provveduto al bisogno di 850 vetture pel trasporto dei viaggiatori, di mille carri per le mercanzie, e di 1,400 pel carbon fossile.

Le ordinazioni e i dispendi furono regolati in modo, che il Consiglio d' amministrazione, nell' adunanza generale del 28 aprile, potè assicurare gli azionisti, che a verun nuovo versamento sarebbero assogettate le azioni durante l' anno 1846.

Nel giorno 1.° aprile fu aperta al publico la Sezione da Arras al confine, ma in via di semplice esperimento e soltanto per esercitare ed istruire il personale della Compagnia. La solenne inaugurazione dell' intiera strada da Parigi alla frontiera belgica ebbe luogo il 14 giugno 46; l' apertura ad uso pubblico si fece il successivo giorno 22.

Chiudiamo queste notizie indicando che la rendita brutta annuale di questa intrapresa fu stimata come segue:

Strada da Parigi ai due punti della frontiera belgica	fr.	19,348,000
Strada da Lilla a Calais e a Dunkerque	»	2,267,300
Strada da Creil a S. Quintino	»	3,084,000
	Prod. ann. fr.	24,699,300
Le spese totali dell' esercizio furono valutate il 45 per 0/0, cioè	»	11,114,685
Di modo che l' annua rendita netta sarebbe di	»	13,584,615

Che ripartita sul capitale dei 180 milioni ragguaglia al frutto del 7 1/2 per 0/0.

Il merito di queste previsioni sarà giudicato dal tempo.

JACOPO PEZZATO.

— *Rete ferrata in Norvegia.* Christiania 14 settembre. Il signor Stephenson ingegnere civile inglese, inviato dalla compagnia di Londra concessionaria della rete ferrata della provincia di Aggershuus per praticarvi gli studi, ha annunciato al ministro dell' interno che, avendo adempiuto al suo incarico, presto arriveranno altri due ingegneri inglesi, i quali con lui e col signor Raederer, luogo-tenente al corpo reale del genio a Norvegia, faranno dare incominciamento ai rotedotti.

FERRATE COSTRUTTE IN ATTIVITA' E FERRATE IN COSTRUZIONE.

Rete ferrata in Prussia. Berlino, 24 settembre. La stazione della ferrata da Berlino ad Hambourg, che si sta qui costruendo, sarà la più vasta e magnifica di Allemagna. Dessa occuperà uno spazio di circa otto ettari (*).

Il numero di rotedotti, che hanno i loro punti di partenza da Berlino o che vi pervengono, è di sei, i quali hanno una estensione di 510 leghe di Francia. Essi conducono in Silesia, Pomerania, Annover, Turingia, Sassonia e Baviera.

Nel 1847 Berlino sarà congiunto co' suoi continui rotedotti a Kiel sul Baltico, a Trieste nell' adriatico, all' Italia, all' Austria, all' occidente dell' Allemagna, alla Francia ed al Belgio.

(*) Un ettaro corrisponde a 400 piedi ed a 85 piedi 1/2 circa bolognesi; per cui la detta stazione occuperà 684 piedi bolognesi.

SEZIONE ECONOMICA

Associazione per la libertà dello scambio a Marsiglia. Il novellista di Marsiglia in data 22 scorso narra: Una numerosa assemblea preparatoria, avente per iscopo di organizzare un' associazione di libero scambio, ha qui avuto luogo ieri. Le principali notabilità commerciali sono state invitate. Si è deciso di istituire un' associazione, la quale si proponga di provocare con tutti i mezzi legali la riforma delle tariffe doganali, la soppressione degli ostacoli apposti al commercio esterno od interno, la modificazione progressiva delle leggi proibitive e dei diritti protettori fino alla loro completa abolizione. L' associazione avrà egualmente per oggetto di difendere la causa della libertà degli scambi contra i parziali attacchi de' suoi avversari.

L' assemblea preparatoria ha risoluto d' invitare tutti gli abitanti di Marsiglia a concorrere a questa associazione ed adunarsi presto in assemblea generale per costituire la società. La incombenza di preparare questa assemblea, di fissarne il luogo, il giorno, l' ora, e di proporre i regolamenti della società è affidata ad una commissione provvisoria presieduta dal signor Luce presidente della camera di commercio a Marsiglia.

— *Associazione a Rouen contra la libertà dello scambio.* Il 12 ottobre ha avuto luogo a Rouen la seconda adunanza dei fabbricatori convocati nell' interesse del sistema contra il libero scambio. Il sig. Visinet solo ha sostenuto, come nella prima adunanza, essere giunto il tempo in cui è indispensabile di retribuire alla libertà del commercio la sua parte, osservando per altro quelle precauzioni che la prudenza detta. Egli ha invitato l' assemblea a non persistere in una assoluta opinione, la quale di per sè va a disciogliersi a petto della discussione e della massima degli uomini i più illuminati.

Si è convenuto che, passati otto giorni, i membri delle diverse industrie di Rouen sarebbero separatamente convocati per nominare i loro delegati che debbono poi far parte del comitato.

— *Banca di prestito a Vienna d' Austria.* Notizie dell' 8 scorso da Vienna di Austria riferiscono: noi avremo quanto prima una banca di prestito. La banca nazionale non presta che per 2/3 del valor reale sui fondi pubblici computando il 4 per cento di frutto. Gli altri fondi, siccome le azioni industriali, sono esclusi da questo vantaggio. La cassa di risparmio fa prestiti sopra azioni industriali all' interesse del 4 1/2 al 5 per cento. La nuova banca sarà sostenuta dallo stato, coll' interesse legale del 5 per 0/0. Al fine poi di dare compimento alle principali ferrate, comprese quelle alla frontiera del Bavarese, e ad altri lavori, verrà creato un prestito di 100 milioni di franchi.

VARIETA'.

Polemica sulle strade ferrate. Dalla tipografia anconetana di G. Sartori Cherubini è escito in luce un opuscolo del sig. avvocato Raffaele Campitelli intitolato DISCORSO INTORNO LE STRADE FERRATE PER GLI STATI PONTIFICII. Questo scritto è calcato sulle fatali massime del sistema esclusivo, protezionista, provocatore di rappresaglie, predicato tra noi, ad onta de' canoni contrarii di tutti i grandi economisti italiani, ad onta de' recenti luminosi esempi della Gran Brettagna, de' signori Blasi, Galli, Cialdi, Pontani, Provenzali, Ravioli, e da taluno de' nostri bolognesi (1); predicato da questi e da quelli, malgrado le terribili conseguenze della vecchia tariffa, modificata: deplorabile fonte di gravissimi danni all' errario, alla industria, alla morale pubblica e privata, e madre dell' iniquo esiziale contrabbando.

Essendo dovere degli uomini onesti l' illuminare i concittadini sui pericoli de' sistemi economici, da' cui principii fondamentali discendono inevitabilmente, se buoni, la prosperità, se cattivi, la decadenza delle società umane, intendo, nel parlare delle massime in argomento del sig. avvocato Campitelli, di comprendervi quelle puranche de' citati scrittori, suoi colleghi di dottrina (2).

Il nostro autore accenna dapprima agli antichi rivolgimenti delle vie commerciali dell' Europa e dell' Asia, e si rallegra giustamente che ora si abbandoni pel grande commercio delle Indie la lunga circumnavigazione del-

l' Africa, e le si preferisca l'Istmo di Suez, per giugnere con sollecitudine alle ricchissime terre orientali del nostro continente ed ai fecondi arcipelaghi dell'Oceania. Egli vede in questo tramutamento il massimo benefizio della nostra Italia, la quale potrà direttamente, come un tempo, commerciare per quelle vie non solo, ma acquistare il transito di gran parte d' Europa per que' lontani lidi. Fin qui siamo d'accordo: anzi più mi debbo rallegrare io stesso, perchè quando pel primo in Italia, e ch' io mi sappia, in Europa stampai nel 1839 un opuscolo su questo da me previsto rivolgimento, tanto favorevole per la patria nostra comune, per poco non n'ebbi la taccia di visionario. Ora però la pubblica voce ed i fatti rapidi e diuturni che s' incalzano, vanno svelando ai meno veggenti la verità e le conseguenze di questo nuov' ordine di cose.

Innoltrato in questo argomento l'autore osserva che, *non evvi scalo marittimo più breve da quell' Istmo all' Europa civilizzata, quanto il litorale adriatico italiano.* La mappa del Mediterraneo addita però essere primo in queste condizioni il litorale greco: ma forse il regno della Grecia rigenerata e cristiana non farà parte dell' Europa incivilita, secondo l' autore.

Soggiugne egli che *nell' Adriatico non evvi porto più di Ancona agiato e vicino al levante.* Dunque Manfredonia, Barletta, Brindisi, Otranto, Squillace, Taranto sono porti o più lontani di Ancona al fondo del Mediterraneo, o meno agiati. Ora se i lavori che si stanno eseguendo nel porto di Brindisi, prossimo più di Ancona a Suez di una grossissima giornata da piroscafo, lo ritornassero non dico al prisco splendore, ma alla sola capacità e comodo de' legni a vapore; se ciò si avverasse, e niente è più facile, dove mai andrebbero, a finire i lunghi argomenti e le magne deduzioni dell' autore sulla *primazia* del porto di Ancona nell' Adriatico pel commercio levantino? dove le utopie de' colleghi di dottrina?

Non c' illudiamo, signor avvocato e socii; in questo nostro Golfo, Trieste e Venezia saranno per lungo tempo i soli emporii. Per le mutate condizioni del transito inglese all'Asia, quando succedesse per le nostre terre, e non per Grecia, potrà un giorno Brindisi pareggiarli; e se noi avremo il giudizio di attirarvelo profittando de' nostri naturali vantaggi, rimanendo in termini di amistà, di equità, e di moderazione co' nostri vicini: non costringendo Inghilterra e gli altri stati italiani, anche quando fosse preferita l' Italia, ad effettuarlo per Modena e Toscana inerpicandolo due volte per l'Appennino, invece di lasciarlo correre longitudinalmente a quel monte rasente le piagge adriatiche: abbandonando perciò dal canto nostro le false idee di sistemi esclusivi e proibitivi, denominati protezionisti, ma in sostanza egoistici, iniqui a un tempo e dannosi: adottando invece tariffe basse tanto d'importazione che di transito, come s' è già provvidamente incominciato dall' illuminato governo nella nostra Roma: non invidiando la prosperità degli altri porti, ma cercando d' emularne l'attività, l' industria, e soprattutto la buona fede: legandoci cogli stati finittimi, niuno eccettuato (3), con buone vie ferrate nelle naturali direzioni del passaggio commerciale e internazionale, ad oggetto di proseguire nel nostro stato e di trasmettere ai confinanti le primarie fila della gran rete europea; con questi presidii reali, sicuri, degni di popoli savi addotrinati e civili, e del grande Pontefice che ci governa, e non con utopistici, immaginarii ed oltracotanti sistemi, incresciosi ai vicini ed ai lontani, indegni dell' antico senno italico, potremo rilevare Ancona dal lunghissimo suo abbattimento, e con essa Civitavecchia, e proporzionalmente gli altri nostri porti del Mediterraneo, dell'Adriatico e del Po. Insomma se sapremo rimanere in termini di equa e cordiale intelligenza cogli esteri negozianti e co' loro governi rispettando e favorendo i loro interessi, nel tempo stesso che cureremo i nostri; se daremo agio di ferrate al gran passaggio degli Inglesi per le loro Indie (come a gara ad essi lo proferiscono accortamente e Francia ed Austria in quelle direzioni che saranno da essi prescelte) potrebbero le nostre città e provincie, e specialmente i luoghi litorani prosperare gradatamente pel solo effetto di quel ricchissimo transito.

Ma guai se Ancona alzar si volesse con altrui danno a mire e a speranze ambiziose come quella annunziata dal sig. avvocato, il quale non dubita *che potrebbe essa addivenire centro del commercio fra il levante e l' Europa.* No, sig. avvocato. Senza toccare delle conseguenze della invidia di potentissimi emuli, la di lei situazione geografica, che è però naturalmente buona, non le concede di aspirare a tanto. Posta ella non ad un estremo, ma nel centro del veneto Golfo, com' ella ne ha sempre ceduto ad altri il primato, e lo cede anche adesso a Venezia e a Trieste, converrà che un dì (succedendo ciò che si desidera) lo vegga passare a Brindisi: perchè non è la plaga interna di questo Golfo, ma la sua *imboccatura*, che disputerà un giorno al suo fondo il vantaggio dello scalo d'Europa (almeno della Europa centrale e maestrale) rispetto all' Oriente; se pure a Brindisi non venga dalla Inghilterra preferita Nauplia od Atene. E purtroppo le attuali discordie italiane negli argomenti economici, le esagerate pretese del protezionismo, e le analoghe influenze che possono indurre ne' governativi consigli potrebbero decidere quella gran potenza in nostro danno e per sempre.

Pure trasportato il nostro autore da' suoi sogni dorati, e tutto intento a condurre la stazione dell' indico commercio nella sola Ancona, egli vorrebbe la strada ferrata dalla nostra Bologna ad Ancona, cosa certamente ottima (4): ma in pari tempo non si ristà dal gridare a piena gola la croce ed il *veto* alle strade ferrate trasversali.

Esamineremo nella 2.ª parte di questo articolo le inevitabili conseguenze di questo suo modo di vedere, che è pur quello di parecchi suoi colleghi di opinione anzicitati. Intanto chiuderemo il nostro dire con questa dolorosa riflessione: L' Italia da non pochi secoli s' è con grande suo detrimento avvezza a spregiare i doni a lei largiti dalla provvidenza, non che le offerte de' grandi suoi figli: testimone Colombo. Temo pur troppo che a' dì nostri, per quel mal uso in cui siamo inveterati, non ci sfugga la propizia occasione del transito inglese.

DOTTOR CARLO FRULLI.

(1) Il sottoscritto non intende menomare la privata e pubblica considerazione, che meritamente godono gli autori citati: pe' quali anzi professa ben di cuore la dovuta stima; ma intende solo di opporsi alle loro economiche dottrine che produrrebbero frutti perniciosi allo Stato: il quale colla incominciata riforma della tariffa doganale ha mostrato di adottare pel contrario le più savie ed opportune massime in argomento.

(2) Nella adunanza tenuta nel 23 settembre scorso dal congresso de' dotti in Genova la sezione di tecnologia ed agricoltura altamente approvò la massima del cavaliere Mancini *di rivolgere in Italia gli sforzi comuni de' buoni pensatori ad accelerare il trionfo economico del principio della libertà industriale e commerciale: poichè tranne la Toscana, in cui tale principio è un sentimento universale, nelle altre contrade italiane i governi trovansi assai più innanzi della pubblica opinione.*

(3) L' articolo 4.° della sovrana notificazione del 7 corrente, ce ne lascia la facoltà.

(4) La sovrana Notificazione testè menzionata non proscrive le trasversali, quando risultino evidentemente utili: anzi promette di concederle, provata che ne sia l' opportunità e la neccessità.

Polemica sul rapporto del sig. Cesare Cantù — QUISTIONE DELLE STRADE FERRATE ITALIANE: (*vedi n. 43 del Felsineo.*) Il rapporto del sig. Cesare Cantù sulla *quistione delle strade ferrate italiane*, presentato alla sezione di geografia e di archeologia del congresso degli scienziati in Genova il giorno 25 settembre p. p., *è un capo-lavoro.* Così lo giudicano intelligenti e dotti; ma ci si perdoni l' osservazione che ci occorre di fare ed è che le cose con tanta vaghezza in quel rapporto ordinate non avevano forse bisogno di una preliminare discussione fra alcuni scienziati che poi scelsero il sig. Cantù a *formulare i quesiti* proposti nelle loro parziali conseguenze; avvegnachè un anno prima e con un'opera di 800 pagine il sig. conte Ilarione Petitti aveva già mirabilmente spaziato in quella immensa disquisizione e spiegato intorno alle *strade ferrate italiane* ed al *migliore ordinamento di esse* quello stendardo di fusione italiana che dagli uomini di buona fede d'indi in poi si segue: perchè inalzato con aperti applauditi sensi di *antimunicipalismo.* Il qual libro, stampato a Capolago nel 1845, teniamo noi per unico codice intorno a quanto vi ha rapporto di politica, di economia pubblica, d' industria, di commercio e per dir tutto in uno di *civiltà* nel sistema dei rotedotti in Italia, e come tale ci pareva che avesse dovuto citarsi con particolare rispetto, onde non si fosse da qualche meno istruito confuso fra la massa delle produzioni di quegli autori i quali, tuttochè dal sig. Cantù giudicati pieni di merito e di leali princìpi, caddero in *angustie di municipalismo.* Ed era poi ciò un atto di vera giustizia non tanto perchè l' opera del sig. Petitti ne scevra dalla brutta taccia, quant'anche perchè da capo a fondo svolta ovunque si riscontrano sviluppati que' princìpi, quelle stesse attualità di circostanze, quelle industriali e commerciali vedute, non che sentenze che informano la ragione de' quesiti dedotti con tanto buon gusto e sapere dal sig. Cantù. Seguaci del vero e del giusto e intimamente convinti che l' opera pretermessa nella causale di quel rapporto proviene da un tale che può a ragione chiamarsi in fatto di strade di ferro

» Il gran maestro di color che sanno »

non abbiamo potuto resistere al vivissimo desiderio che codest' opera fosse tolta dal volgo di quegli scrittori che a linee parziali o a sistemi del tutto municipali interamente si dedicarono, manifestando ai nostri lettori come ci sarebbe tornato sommamente a grado che mentre il Felsineo pubblicava nella sua distribuzione n. 43 il rapporto del sig. Cantù, avesse pur detto alcun che dell'identica coincidenza del benemerito italiano, che ha preceduto nel difficile arringo quel sunto di buone ragioni.

Vagone pei fumatori. Le società per le ferrate hanno pensato anche ai fumatori. A tutt'oggi è proibito di fumare in un vagone, ma tali e tanto sono state le fatte istanze per non essere privi di questo conforto specialmente in viaggio, che si è pensato di costruire vagoni appositi entro i quali si potrà fumare senza timore nè di disgrazia nè di arrecare qualsiasi fastidio agli altri viaggiatori. Il modello di questi vagoni è stato presentato alle diverse amministrazioni per ottenere l'approvazione.

— Nel mezzo della ferrata delle contee dell'est nell'Inghilterra, è stato costrutto un elegantissimo e grandissimo vagone col nome di salone per fumare. Desso è doviziosamente adornato. Per entrarvi è d'uopo del biglietto di prima classe.

— *Telegrafo elettrico nella ferrata del nord.* Si sta costruendo un telegrafo elettrico nella ferrata del nord francese.

Strada atmosferica. Il giorno 16 settembre scorso fu pubblicato a Parigi: — » Le pubbliche sperienze della strada atmosferica dalla stazione Saint-Oven (sistema Hediard) hanno luogo ogni giovedì a 4 ore.

— *Celerità della valigia dall' India per la vie di Trieste e di Marsiglia* Trieste 5 ottobre — Leggesi nel Lloyd austriaco in data 18 settembre. Quest' oggi al tocco delle 6 della sera giunse qui la valigia delle Indie. Il piroscafo inglese l' *Ardent* colle valigie a bordo gettò or ora l' àncora nella nostra rada, dopo di aver fatto il tragitto da Alessandria a Trieste nel breve tempo, senza esempio, di cinque giorni e dieci ore, o sia in 130 ore. Esso salpò dunque da Alessandria il 23 nel qual giorno alle 6 eran giunte a Suez le valigie delle Indie. Tre minuti dopo il loro arrivo a Trieste, i dispacci trovavansi già nella carrozza del corriere che di gran trotto partì per Londra.

Leggesi nella gazzetta piemontese: la valigia postale dell'India, partita il 28 dello scorso alle 6 da Trieste è arrivata a Londra nella giornata del 3 corrente, avendo così fatto il tragitto dall'Adriatico al Tamigi in non più di 5 giorni, supponendo anche che ella sia giunta alla sua destinazione alle sei della sera. Questa valigia partì da Bombay il 27 di agosto. Il tempo adunque, impiegato nel passaggio da Bombay a Londra, via di Trieste, è stato di 36 giorni.

Lo stesso giorno 3 ottobre giungeva a Marsiglia un'altra valigia dall'India colle date da Bombay, 27 di agosto, la quale partì da Alessandria di Egitto 50 ore circa dopo quella avviata per Trieste, toccò a Malta e vi partì qualche tempo dopo pel trasbordamento da un battello all'altro. Supposto che il tragitto da Marsiglia a Londra, si faccia in 66 ore, le nuove di Bombay, via di Marsiglia, giungeranno in Inghilterra in 39 giorni paco più poco meno.

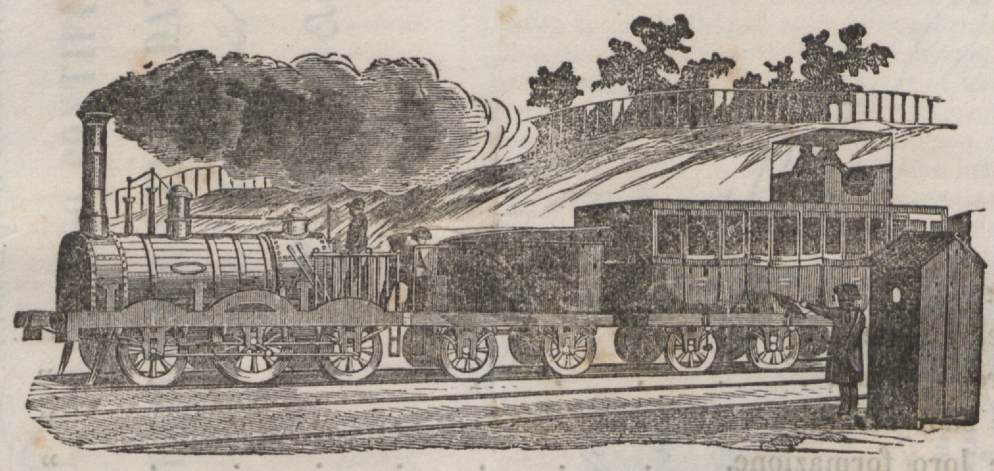
Ogni cosa pareggiata, la celerità per la via di Trieste e la celerità per la via di Marsiglia, ora più ora meno, possono, giusta quest'ultima prova, considerarsi come eguali.

— Da Trieste in data del 25 agosto p. p. sappiamo che un batello a vapore del Lloyd, cominciando il 25 settembre, andrà direttamente ed ogni mese da Trieste ad Alessandria per ricevere le valigie che arriveranno da Calcutta. Il viaggio sarà di 5 a 6 giorni, e la quarantena avrà il suo principio dal giorno che si parte da Alessandria, facilitazione che procacerà ai viaggiatori il vantaggio di scendere più presto a terra.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

SUPPLEMENTO AL NUMERO 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

LE STRADE FERRATE



FOGLIO EBDOMADARIO

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1.80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

SEZIONE TECNICA.

FERRATE PROGETTATE.

Documenti della società fondatrice per la linea da Castel-franco ad Ancona. Fu cortese questa società di aderire in agosto scorso all' esternato desiderio, comunicandoci i suoi lavori e, lieti della condiscendenza, ne femmo cenno al n.° 2 alla rubrica » FATTI DIVERSI « *corrispondenza col-società fondatrice ec. ec.*

Ma oggidì la polemica di alcuni giornali avrebbe potuto indurre in errore sul conto di detta società, avvegnacchè lasci credere, nonostante li dati chiarimenti, che abbia da qualche tempo rallentato di operosità, e sia rimasta spettatrice indifferente, mentre l' altre compagnie si creavano e progredivano, quasi avesse rinunziato ad ogni titolo di prelazione, che alla società fondatrice sembra competere, o si riguardi l' anteriorità sua nella determinazione della linea, o si consideri che fu prima a domandarne la concessione, prima a farne gli studi, prima per conseguenza a sborsar somme a *puro azzardo*, unica da oltre due anni a proporne disinteressata associazione. Il perchè ci è parso tempo di pubblicare mediante supplemento le prove indubbie di tante indagini e sollecitudini, premettendo intanto la seguente lettera, che la prelodata società ci ha inviato:

Ai redattori dell' ebdomadario — le strade ferrate — Bologna 12 novembre 1846. *La commissione fondatrice per la linea ferrata da Castelfranco ad Ancona, oggi specialmente che il Sovrano clementissimo editto schiude la via ad ogni opportuna pubblicazione, aderisce di buon grado al desiderio esternato di pubblicare nel loro foglio alcuni dei principali documenti, che dal 1844, (epoca del suo impianto) a tutt' oggi formano il corredo del proprio archivio. Il primo è la* Supplica e Carta corografica *umiliata nel settembre 1844 al trono sovrano, dove è palese che, oltre il tronco di via chiesto dai fondatori (compreso fra Castelfranco ed Ancona) altri protendimenti trasversali si additavano, nel fermo proposito che, attesa la rispettiva importanza dei medesimi, non sarebbero mancate società progettiste, che ne avessero domandata la costruzione; fra quali è a notare la comunicazione da Bologna al confine toscano, ed al confine lombardo-veneto per Ferrara (*), linee che oggi formano il soggetto di animate polemiche, e così pure da Ancona a Roma, da Roma a Civitavecchia, da Roma a Foligno; le quali comunicazioni tutte debbono al certo considerarsi pregevoli, laddove si osservi che il conte Petitti ne fa rimarco di approvazione nella sua opera veramente nazionale. Il secondo è il* programma *già composto nei primordi dell' instituzione, del quale onorevolmente fece menzione il sullodato Petitti nel capitolo XIII discorso III pag.* 333 *dell' opera* « strade ferrate italiane, e del miglior ordinamento di esse » Capolago 1845. *Se non che l'* officiale programma *in alcune parti diversifica da quello nell' opera citata inserito, e ciò non ha da fare meraviglia, perchè l' illustre autore confessa che ne ebbe comunicazione da terza mano, la quale, per quanto* istruita o partecipe *de' primi lavori, non poteva poi conoscere il risultamento delle definitive discussioni, locchè ha prodotto appunto quelle differenze che importerà notare con diverso carattere. Di questo novero sono: 1. L' apprestamento del terreno e dei ponti per doppia rotaia; per cui i cinque milioni, da prima calcolati, ora ascendono a sette milioni e centomila scudi romani le spese di costruzione per tutta la linea: 2. L' avere sostituito alla prelevazione del 2 per cento per le spese d' impianto e di studi, la dimostrazione della loro erogazione, avvegnachè s' intenda giustificare le spese effettive sostenute dai fondatori per tutto il progetto, insino alla definitiva concessione sovrana, onde averne il rimborso.*

Il terzo è progetto di Statuto *da sottoporre al governo, e quindi alla prima convocazione degli azionisti, tostochè la società potesse ottenere di costituirsi con beneplacito sovrano: intorno al quale progetto di statuto la società sarà riconoscente a chi le facesse pervenire osservazioni utili ed opportune.*

Tornerà forse utile la pubblicazione di questi atti anche per rendere manifeste due cose. La prima che se altre società più tardi, e quindi in tempi meno azzardosi hanno anch' esse per altre linee progettate incontrato delle spese, resta però sempre alla nostra commissione fondatrice l' onore di essere stata la prima a mettersi in questa carriera. La seconda che certo le sue tendenze non furono dirette nè ad esclusività di linee, nè a conseguenze di privato interesse, nè a mancare del più energico chiamo alle forze interne dello stato alle quali poco dopo la presente pubblicazione, sotto le più limpide e rassicuranti discipline e cautele, essa si propone e ne pubblica sin d' ora l' intendimento, di esibire alla pari, *ed in tutta quella quantità che potrà essere desiderata, le azioni che debbono comporre il cospicuo capitale dell' intrapresa. Con ciò si confermerà ancora l' inclita società* principe Conti CC., *ora intitolatasi* società nazionale, *che non per differenza di vedute, ma solo perchè non le parve di dovere uscire dai suo più iristretti confini, la nostra società fondatrice non aderì all' onorevolissima proposta di fondersi in lei.*

E con ciò rassegno alle SS. LL. Illustrissime la mia più devota osservanza e sincera stima

Per la commissione fondatrice
Camillo Pizzardi presidente.

Il segretario
Angelo Ferlini

(*) In proposito di questa onorevole città, non possiamo a meno, appoggiandoci all' articolo 4.° della riportata notificazione dell' emin. segretario di stato, di esternare una certezza che noi sentiamo e cioè che, assicurata la linea stataria, la congiunzione di Ferrara sarà la prima ad essere adottata. Ferrara, congiunta pei rotedotti a Bologna, lo che vale quanto procacciarsi continuazione con tutto lo stato papale, coi ducati modenese, parmigiano e toscano, coi regni lombardo-veneto e napoletano; Ferrara con questa congiunzione e per la sua topografia e per la sua estensione capace di una triplice popolazione, per la prossimittà del po, pel risanamento dell' aere, non che pel suo commercio che oggi fiorisce, e così per la civiltà che vi progredisce mirabilmente; Ferrara, diciamo, risorgerà a quella fama più bella certo e sempre duratura, che fu un tempo oggetto di tanta gloria nelle italiane storie.

INDICE DEI DOCUMENTI

1.° Supplica.
2.° Carta corografica.
3.° Programma.
4.° Progetto di statuto:

Titolo I. scopo della società	Art.	1.°	al	3.°
» II. carattere e durata	»	4.°	»	8.°
» III. sede e suoi attributi	»	9.°	»	13.°
» IV. fondi e loro formazione.	»	14.°	»	17.°
» V. delle azioni e degli azionisti	»	18.°	»	38.°
» VI. del convocato degli azionisti	»	39.°	»	60.°
» VII. del consiglio generale	»	61.°	»	76.°
» VIII. della direzione centrale	»	77.°	»	86.°
» IX. intorno al bilancio	»	87.°	»	97.°
» X. intorno alle garanzie	»	98.°	»	100.°

5.° Disquisizioni del chiarissimo Petitti in proposito.

SUPPLICA

BEATISSIMO PADRE

Assistito sempre l' umano ingegno dai Divini aiuti ha in oggi ridotto il sistema delle Strade ferrate a tale perfezionamento, che fa certi di tutta la morale sicurezza nella parte fisica-meccanica, ed offresi di giorno in giorno sempre più profittevole in ogni maniera di pubblica e di privata Economia.

Conosciute queste verità dagli Esteri Stati, non hanno posto indugio di permetterne la costruzione, a modo che in tutta l' Europa ne esistono già lunghi tronchi formati, e ne sono decretati altri, che sino entro alla nostra bellissima Penisola sono inoltrati. S. M. la Duchessa di Parma e Piacenza, e S. A. R. l' Arciduca di Modena stanno per autorizzare nei loro Dominii la costruzione, congiungendosi a quella *Ferdinandea* da Milano a Venezia.

E siccome per spiegate massime di valenti Ingegneri e Uomini di Stato si conoscono delle progettazioni che aprirebbero (mediante le Vie di ferro) l' importante comunicazione fra il Mediterraneo e l' Adriatico senza il passaggio nei possedimenti della Santa Sede, così li sottoscritti devoti e fedeli Sudditi di Vostra Beatitudine vengono supplichevoli ai piedi del Trono del Loro amatissimo Sovrano ad implorare la grazia di poter costruire a tutte spese di privata e statista industria una via di ferro, che, congiungendosi con uguale sistema a semplice rotaia, a quella di Modena, o partendosi anche solo dal confine Papale a Castel Franco percorresse fino alla Città e Porto d' Ancona a poca distanza della Via Flaminia o Emilia, che fra le più belle e più utili linee terrebbe il primato, e a tutta ragione avrebbe il diritto d' essere chiamata Via Centrale.

Nel tipo, che a Vostra Santità quì si umilia, osiamo rispettosamente mostrare con distinti segnali il tronco di Strada ferrata da noi proposto, non che quelli di protendimento e di diramazione per entro allo Stato papale; quelle vie da costruirsi per interesse Italiano, e la succennata erronea progettata Strada di comunicazione fra il Mediterraneo e l' Adriatico, dalla quale manifestamente appare la facile divergenza di linea che escluderebbe con grave ed incalcolabile danno lo Stato floridissimo della Santità Vostra.

Alla Sapienza ed al Paterno Amore del nostro clementissimo Sovrano basta solo che veda il futuro ben essere de' suoi amatissimi Sudditi per esaudirli; e da questo rincorati si può esser certi della Grazia che venga ai postulanti data facoltà della costruzione della sopra indicata Strada a totale carico di una privata Società d' Azionisti da formarsi nello Stato, concedendo nel tempo stesso il permesso di eseguire li preliminari studii su tutta la linea a spese esclusive degli Oratori, i quali s' obbligano fin d' ora d' umiliare nel più breve termine possibile il progetto tecnico per la necessaria sanzione Sovrana, ottenuta la quale si darà mano all' intrapresa, sotto a quelle discipline, patti, obblighi e cautele da prestabilirsi, e che devono essere la base da render certo lo Stato dell' esatta esecuzione dell' opera, e gl' interessati della ben regolata amministrazione delle proprie sostanze.

Sono questi li principii coi quali gli umili supplicanti osano implorare l' approvazione al loro progetto, la cui esecuzione non potrà riescire che a lieto fine, se la Santità Vostra si degnerà concedere che del Suo glorioso Nome la Strada ferrata s' intitoli.

E prostrati al bacio del Piede Santissimo si protestano

Della Santità Vostra

Bologna 25 Settembre 1844.

Umiliss., Dev., Ser., e Fedelissimi Sudditi

Firmati . . Cammillo Pizzardi. Annibale Banzi. Gioachino Rossini. Gio. Battista Magistrini. Luigi Pizzardi. Vincenzo Piana. Angelo Ferlini.

CARTA COROGRAFICA

degli Stati

centrali italiani, indicante le strade ferrate in esercizio in costruzione, progettate e da progettare, che venne unita alla domanda fatta al

GOVERNO PONTIFICIO nel 1844

DALLA SOCIETÀ FONDATRICE IN BOLOGNA

per la linea dal confine Estense sino in Ancona.

Maiche distintive

Confine di State .....

Strada in esercizio ═══

id in costruzione .....

id in progettazione ----------

id da progettarsi ---.---.---

id proposta dalla Società Fondatrice in Bologna ═══

id proposta pregiudizievole alle Legazioni papali .....

Lit. Angiolini

PROGRAMMA

Animati dagli efficacissimi provvedimenti risguardanti le ferrate già decretate dai governi sardo e lombardo-veneto ed anche recentemente stati iniziati da altri governi, noi, sin da quando manifestammo i nostri primi disegni, credemmo di scegliere a preferenza una linea atta a formar parte di un sistema, senza interruzione, di strada ferrata fra il versante meridionale delle alpi ed il più bel centro d'Italia, fra il mar Tireno e l'Adriatico.

E nello scegliere questa linea, ci godeva l'animo di vedervi un vantaggio comune a ben poche altre località. Conoscemmo di poter conservare intieramente la direzione dell'attuale grandioso stradale, chiamata via emilia flaminia; perchè quasi perfettamente rettilinea; perchè interseminata da gran numero di città e grossi borghi; perchè formata sulle falde delle colline, ove il terreno, senza essere soverchiamente ondeggiante, è di natura più solido di quello delle parti basse della pianura, e presenta minori bisogni di terrapieni nelle località intersecate da frequenti torrenti, che hanno le arginature di considerevole altezza, onde vi è meno da temere il pericolo delle innondazioni. Che se tutte queste ed altre molte ragioni furono causa che sulla proposta linea si andassero formando nei passati secoli tanti e così considerevoli centri d'abitazioni, noi, nel conservare ora col nostro progetto una direzione di poco scostata dalla via emilia, avremo tutti i vantaggi della novità, e nel tempo stesso conserveremo al paese gli antichi vantaggi, includeremo nel nostro sistema tutti quegli importantissimi centri ed empori commerciali, rispetteremo i rapporti preesistenti e non distruggeremo nessun capitale antico per crearne in altro luogo un nuovo, come avviene nei paesi, in cui le strade ferrate sorgono con una concorrenza pregiudicevole agli antichi centri di commercio.

Noi dunque costeggeremo a poca distanza la via flaminia ed emilia, e per tal modo avremo con poca variazione anche conservata la lunghezza lineare dell'attuale strada postale, ond'è che potremo al dipresso tassare la distanza della nostra linea in 227 kilometri (1) di cui 200 circa tra Bologna ed Ancona, e 27 tra Bologna ed il confine estense.

La parte più importante, fra i lavori sul terreno, è da attribuirsi alla costruzione dei ponti, che essendo frequenti, ed in parte di non piccola estensione, richiedono un considerevole capitale per la loro costruzione. E così dovrà pur anche essere annoverata fra le spese le più cospicue quella dell'espropriazione dei terreni, tanto più che nel praticarla dovrà aversi riguardo a preparare il terreno, perchè ad ogni opportunità di momento si possa attivare, per la strada, che ora va ad eseguirsi a un solo binario di ruote, altro spazio per poscia ridurla a doppia rotaia.

Riservata a più speciali studi da operare sul terreno all'atto dell'esecuzione del progetto particolarizzato, una più precisa estimazione di questi due oggetti, e di que' tutti che hanno rapporto colla costruzione del piano stradale, abbiamo preso in base del nostro calcolo preventivo un costo, che, a parer nostro, non dovrebbe essere superato all'atto pratico, di cui il risultato è il seguente:

I. Acquisto di terreni, di fabbriche, e compensi di equità	Sc.	850,133 —
II. Movimenti di terra e di altre materie .	»	933,839 —
III. Manufatti di pietra in cotto, e scogliere	»	1,236,000 —
IV. Passaggi lastricati a livello . . .	»	160,000 —
V. Armatura della strada	»	1,597,580 —
VI. Imbrecciatura ossia massicciata e palancato	»	310,500 —
VII. Stazioni e loro stabilimento, casotti di guardia	»	476,000 —
VIII. Locomotive e loro corredo . . .	»	696,000 —
IX. Operazioni tecniche, di amministrazione, e di sorveglianza ai lavori	»	450,000 —
X. Fondi di riserva	»	389,948 —
Totale capitale occorrente	Sc.	7,100,000 —

Una tal somma di sette milioni e centomila scudi romani, confrontata ai costi effettivi di quelle altre strade ferrate, già state eseguite in località che presentano la maggior analogia colla nostra ad un solo binario di rotaie, e che poterono servirsi di ferro d'estera provenienza, esente di dazio d'importazione, si potrebbe forse giudicare di troppo alta valutazione Ciò per altro non riuscirà nè strano, nè improvido a chi conosce che in simili imprese val meglio tenersi al dato più sicuro, per non incorrere in illusioni di troppo amare conseguenze.

---

(1) Un kilometro, ossiano 1000 metri costituenti il miglio legale d'Italia, corrisponde a bolognesi tornature zero, tavole o pertiche 263, piedi 1, once zero, punti 9 e 4/10, lo che equivale a poco più di un mezzo miglio bolognese.

Un miglio bolognese, ossiano tavole o pertiche 500, corrisponde a metri 1900, palmi 4, diti 9, atomi 1 e 5/10

Una tornatura bolognese, ossiano tavole o pertiche quadrate 144, corrisponde ad italiane tornature zero, tavole 20, metri quadrati 80, palmi quadrati 80.

Per ora diamo queste sole tre corrispondenze, riserbandoci di offrire ai nostri associati il ragguaglio delle misure metriche con tutte quelle degli stati italiani.

Ma sebbene considerabile riesca il capitale, che noi crediamo dovere impiegare per l'impresa nostra, le risorse produttive sono pur tali che reggono, non solo con favorevole presunzione, relativamente al compenso d'interessi ed ammortizzazione del capitale stesso, ma promettono un giusto premio a coloro, che vorranno impiegare i loro capitali in questa bella impresa.

Ci sia quindi permesso di enumerare alcuni dati principali, su cui si fonda la presunzione nostra.

Sopra l'opportunità rilevante di questa strada ferrata non può nascere dubbio alcuno, poichè essa riunisce dieci delle più popolate città ricche, le quali da una parte si sono già aperte buone strade ordinarie alla volta di Toscana, e dall'altra hanno spedite comunicazioni coi porti-canali dell'Adriatico, posti fra Goro ed Ancona.

Non si ha quindi luogo a temere che le comunicazioni, anco interne, fatte frequenti e rapide per la strada ferrata in corrispondenza colle suddette strade ordinarie, non sieno per riuscire di sommo vantaggio a Bologna, ad Ancona ed alle altre città, castelli e grossi borghi, che situati e posti lungo la via Flaminia ed Emilia offrono concorrenza ad una popolazione di numero 1,072,224 individui, sparsi nelle cinque provincie pontificie, interessate da ponente a levante nella nostra strada a guide di ferro. E quand'anco si voglia limitare il concetto ad una sola zona di tre kilometri ragguagliati di paese limitrofo alle due parti della strada, si troverà sempre che essa potrà servire direttamente ad una popolazione di N. 430,000 individui: popolazione la quale corrisponde ad abitanti N. 315 per ogni kilometro quadrato, numero che può dirsi eguagliare, se pure non oltrepassa, quasi tutte le altre contrade le più popolate e le più floride guernite di strade ferrate.

Nè questo è il tutto, mentre può tenersi per fermo che, oltre al vantaggio circoscritto dai limiti di sopra indicati, la nostra linea a guide di ferro fra i confini estensi ed Ancona avrà un interessantissimo avvenire, allorchè verrà in appresso a congiungersi alle altre strade, pure a guide di ferro, che è sperabile siano dai limitrofi stati ordinate e che formeranno una corrispondenza di utilità stragrande coll'estero, per cui questa nostra linea, prima pontificia, e poi della penisola, giungerà infine al grado sommo di parte della grande linea europea.

Noi però, per allontanarci da qualunque taccia di fanatismo, ci siamo ristretti a contemplare ed a scandagliare lo stato presente, e non il futuro (2), considerare il positivo e non l'ipotetico, e frutti dei nostri studi sono i dati principali, che seguono in allegato (A) e su dei quali abbiamo trovato ragionevole di fondare la nostra presunzione.

Quindi ci siamo ristretti a calcolare il movimento del personale entro il limite di n. 1200 passeggeri ogni giorno, che in 340 giorni di esercizio annuo danno n. 408,000 passeggeri e il movimento delle merci in tonellate n. 36,000 annue.

Ora col prezzo medio di sc. 2: 40 per i primi, e sc. 6: 40 per le seconde, questi due principali rami d'introito ci forniranno un'annuale somma di sc. 1,209,600.

Diconsi sc. 1,209,600. e non sarà men certo che di fronte a quest'introito le spese ascendano, secondo i calcoli fatti, a

» 557,645, che è quanto a dire il 46 per 100, per cui il netto prodotto ripartibile sopra a sette milioni e centomila scudi offre la rimanenza di

» 651,955, equivalente al 9 per cento del capitale.

---

(2) Quanto prima verrà dato in questo nostro foglio un articolo di riputatissimo pubblico economista tendente a determinare il grado d'importanza che debbesi attribuire alle attualità, ossia alle presenti circostanze di un paese in paragone alle certe non che sperabili o temibili mutazioni che procaccerà il nuovo sistema stradale. Punti principali di alfabetico (imparzialissimo) confronto saranno Ancona, Anzio, Brindisi, Civitavecchia, Corsino, Genova, Livorno, Marsiglia, Trieste ec. Intanto sul nostro modo di vedere, e sul materiale che anche per noi si sta preparando puossi vedere il n.° 8 del nostro foglio, rubrica — *STRADE A PROGETTARE* — articolo *considerazioni generali che possono a nostro giudizio servire di guida per tracciare con sano criterio reti ferrate.* In allora noi fissammo le strade comuni per elemento, dal quale muoverebbero le savie risoluzioni nello adottare le linee da costruirvi le ferrate, e ci proponemmo pure un esame sulle necessarie deviazioni, che alcune volte si sarebbero dovute consigliare. Ma oggi che ci siamo bene addentrati nell'argomento e che siamo per condurlo a fine, consideriamo la propostaci materia anche più positivamente, e cioè risguardiamo le progettazioni delle ferrate nei rapporti di possibilità, facilità, brevità, passaggi e prodotti, e le assoggettiamo ai dati statistici di attualità ed analogici di ben fondata eventualità. Finalmente, persuasi come siamo che oramai tutte le divergenze, nel risolversi per la scelta delle linee, siano più presto economiche di quello che topografiche, innesteremo nella nostra trattazione altro principio, atto a togliere uno dei grandi impedimenti al precipuo scopo delle ferrate, alla totale ed assoluta sciolta sollecitudine. L'enunciato principio ci occupa da lungo tempo, ed ora ci si fa incontro la opportunità di pubblicarlo. Si teorizzò sulla necessità della lega doganale, e si mise in atto; si proclamò la necessità di abolire il sistema proibitivo, e Inghilterra ne gode già i benefici effetti, a cui terranno dietro Francia, Spagna, e tutti quegli stati che vogliono il bene; oggi s'incomincia a sentire il bisogno di sostituire agli altri legami, che tuttora rimangono, un più utile e comodo succedaneo, il quale è appunto l'espressione di quel principio che procaccerà la libera ed assolutamente svincolata percorrenza delle ferrate, non che la effettuazione della universale massima e veracemente umanitaria del grande filosofo di Konigsberga.

(A)

PROSPETTO della superficie, popolazione e produzione delle provincie attraversate dalla nostra linea di strada ferrata.

Provincie	Superficie in kilometri: Per l'intiera provincia	Superficie in kilometri: Per la parte attraversata nel perimetro di 6 kilom.	Popolazione: Per l'intiera provincia: Assoluta	Popolazione: Per l'intiera provincia: Relativa ad ogni kilometro quadrato	Popolazione: Per la parte attraversata: Assoluta	Popolazione: Per la parte attraversata: Relativa ad ogni kilometro quadrato	Prodotti in valore a scudi romani: Animali	Prodotti in valore a scudi romani: Vegetali	Prodotti in valore a scudi romani: Totale	Osservazioni
Bologna . . . . N.	3,506	300	326,828	93	115,000	383	Sc. 898,635	5,013,300	5,911,935	Non si è compreso in questo prospetto, quantunque d'influenza sui movimenti commerciali, e dei loro prodotti, nè la partita che riguarda gli oggetti industriali, nè l'altra che riguarda i minerali, poichè per queste due partite non è stato possibile di raccoglierne le notizie, nè di poterle dedurre per quanto a noi sarebbe occorso dai dati statistici del sig. Galli computista generale della R. C. A., dell'opera del quale ci siamo prevalsi per compilare gli altri conteggi. La popolazione è desunta dai suddetti dati statistici di Galli, e dal ruolo unito al moto-proprio del 21 dicembre 1827; epoche dalle quali si è sensibilmente aumentata.
Ravenna . . . . »	1,841	150	158,786	86	62,000	412	474,515	2,615,441	3,089,956	
Forlì . . . . »	1,838	480	197,174	104	127,000	264	505,700	2,600,700	3,106,400	
Urbino con Pesaro »	3,690	240	229,020	62	68,000	283	1,283,430	2,459,352	3,742,782	
Ancona . . . . »	1,205	180	160,416	133	58,000	322	358,589	1,583,398	1,941,987	
Sommano N.	12,120	.....	1,072,224	.....	430,000	.....	Sc. 3,520,869	14,272,191	17,793,060	
Adeguato delle 5 provincie N.	270	.....	.....	95 3/5	.....	315	Che sono le parti più popolate delle strade ferrate italiane.			
Milano-Brescia per Bergamo . . .						285				
Idem per Treviglio						251				
Firenze-Livorno per Empoli . . .						335				
Milano-Venezia secondo A. Balbi N. 942 per miglio quadrato geo. »						275				

PROGETTO DI STATUTO

TITOLO I.

Scopo della società.

Articolo 1. — La società ha per iscopo la costruzione e successiva utilizzazione di una linea di strada ferrata da Bologna ad Ancona, con tronco da Bologna al confine estense. — La *società fondatrice* lascierà il suo nome per prender quello di *società anonima per la ferrata da Castelfranco ad Ancona.*

2. — Oltre questa prima impresa potrebbe la società convenire per la costruzione di altri bracci che potessero presentarsi utili, semprechè se ne sia ottenuta preventiva Sovrana autorizzazione, e che, o con l'originario capitale di fondazione, senza danno delle occorrenze per la linea proposta, o con altri mezzi, sia provveduto ai necessari fondi per far fronte alle relative spese.

3. — Alla società fondatrice, che andrà a cessare nel modo che si dirà, sarà interamente rimborsato sui primi incassi della vendita delle azioni tuttociò che avrà speso o retribuito per qualunque siasi oggetto sino alla radunanza del primo convocato generale, enunciandone i titoli, sicchè non ne manchi agli azionisti la più piena ed esatta cognizione.

TITOLO II.

Carattere della società e sua durata.

4. — La società, non potendo, come anonima, essere organizzata se non se con graziosa preliminare Sovrana concessione pei necessari studii e preventivi accordii col Governo, così dovrà dipendere, anche in quanto alla definitiva sanzione del presente Statuto organico e regolamento amministrativo, da altra esplicita Sovrana approvazione.

5. — La durata della società dipende dalla concessione del superiore governo. I fondatori adopereranno ogni opera perchè questa sia accordata pel maggior tempo possibile.

6. — Si raduna la società subito conseguite le prenotazioni per la metà del capitale ed ottenuto il deposito del relativo ventesimo del valsente delle azioni. Ne verrà tosto informato il pubblico mediante apposito avviso, che servirà in pari tempo a convocare la prima riunione degli azionisti.

7. — Nel caso in cui, prima anche del termine che vorrà accordare il governo per la durata dell' esercizio della strada, il convocato degli azionisti, in maggioranza assoluta di voti, trovasse di potere e dovere cessare dalle sue operazioni, salvo sempre gl' impegni contratti col Governo, si annuncierà pubblicamente tale sua risoluzione, e si occuperà subito della regolare liquidazione e definizione delle pendenze in corso.

8. — Nissuna proroga della società potrà aver luogo, oltre il termine dalla Sovrana grazia stabilito, che dietro rinnovazione dell' associazione e nuova governativa approvazione.

TITOLO III.

Sede della società e suoi attributi.

9. — La sede principale della società sarà in Bologna.

10. — Nelle altre principali città delle Legazioni di Forlì, Ravenna, Urbino con Pesaro, e della Delegazione di Ancona, essa avrà rappresentanti od uffici filiali, presso i quali intenderà avere eletto domicilio per le operazioni locali. Questi rappresentanti la società fuori di Bologna contratteranno ed agiranno per conto di lei, giusta i poteri che verranno ai medesimi conferiti.

11. — Le riunioni del corpo sociale avranno luogo costantemente in Bologna, quelle del consiglio generale a sua scelta nell' uno o nell' altro capo-luogo di provincia sulla linea della strada ferrata in costruzione.

12. — Qualunque operazione commerciale, estranea all'istituto della società, è interdetta.

13. — I capitali della società non potranno essere tenuti accumulati in cassa che nella misura dei bisogni in corso, e non si potrà chiedere agli azionisti il pagamento dei ventesimi successivi al primo, se non si sarà fatto di ragion pubblica il rendimento di conti della somma esatta.

TITOLO IV.

Dei fondi della società e della loro formazione.

14. — Il capitale di fondazione viene stabilito nella somma di sette milioni e cento mila scudi romani.

15. — Questo fondo sarà formato da 850 carature di sc. 4,000 per cadauna, e da 37,000 altre dell' importo di sc. 100 l' una. Se nell' alienare le azioni fosse d' uopo di convertire un numero delle prime in un numero equivalente delle seconde, potrà adottarsi tale temperamento, avendo però sempre in vista di mantenere possibilmente quest' utile distinzione.

16. — La società tiene i suoi conti in iscudi romani, riscuote e paga al corso legale del luogo.

17. — Alla fine di ogni anno sarà compilato e pubblicato un esatto bilancio di attività e passività dell' impresa.

TITOLO V.

Delle azioni e degli azionisti.

18. — L' emissione primitiva delle azioni spetta alla società fondatrice. Riunito il convocato generale degli azionisti, spetterà compiere l' esito delle azioni ad una commissione speciale composta del presidente o vice-presidente del consiglio generale, del presidente, del ragioniere in capo e del cassiere del corpo della direzione.

19. — Le carature da sc. 4,000 saranno chiamate azioni maggiori, e quelle da sc. 100 azioni ordinarie.

20. — Le azioni maggiori sono intestate all' acquirente e non potranno essere cedute ad altri senza contemporanea notifica alla Direzione Centrale.

21. — Le azioni ordinarie, che sono quelle di sc. 100 per cadauna, saranno al portatore.

22. — Queste azioni ordinarie o minori possono essere cedute a chiunque.

23. — Le azioni, tanto maggiori che ordinarie, sono rappresentate da apposite cartelle, che si rilasciano, come meglio verrà determinato con ispeciale avviso, all' azionista, in conformità ai pagamenti che saranno da lui stati eseguiti. Nel redigere le cartelle si atterrà al sistema bullettario, e cioè a madre e figlia, munito del bollo e timbro della società.

24. — Li pagamenti dell' importare delle azioni saranno da fare dietro avviso anticipato di quattro mesi, in rate non mai maggiori d' un ventesimo del loro valore nominale, nè mai più frequenti di una per quadrimestre, eccettuato il primo ventesimo, che verrà pagato subito dopo ottenuta la Sovrana autorizzazione della società anonima, e le somme esatte verranno tutte depositate nelle pubbliche casse da destinare.

25. — L' azionista, che nelle epoche stabilite non eseguisce il pagamento delle rate, perde i valori antecedentemente versati,

e la società ne diventa legittima proprietaria. Due mesi di tolleranza saranno accordati al moroso azionista, semprechè supplisca entro quel termine al pagamento ritardato.

26. — Di mano in mano che gli acquirenti delle azioni avranno fatto i prescritti pagamenti, la società corrisponderà loro il 4 per cento d'interesse se le azioni saranno ordinarie, e il 5 se maggiori, a contare dal giorno 1. del mese prossimo successivo all'eseguito pagamento. L'importo di tali interessi sarà accreditato annualmente a ciascun azionista e gli verrà abbuonato o scomputato nel successivo pagamento del ventesimo.

27. — Gli azionisti in corpo formeranno la società.

28. — L'azionista, come di pratica, in generale non è tenuto a rispondere che sino alla perdita dell'importo da lui già stato versato, sia in acconto, sia in saldo della propria azione.

29. — La società non accetta sequestri di azioni ordinarie, e perciò queste non possono essere oggetto di oppignorazione e di sequestro esecutivo. Essa però rispetta i sequestri o le oppignorazioni delle azioni maggiori, che le saranno stati intimati nelle debite forme, senza perciò riconoscere il sequestrante in quanto concerne la rappresentanza personale dell'azionista, che continua nel primo intestato senza variazione alcuna sino al definitivo incanto dell'azione, perchè allora solo l'aggiudicatario della medesima ne sarà riconosciuto come cessionario legittimo. Nei casi di fallimento, quegli che rimane in possesso dell'azione subentra in tutti i diritti dell'intestato, e sarà considerato come cessionario di lui; e tutto che la massa dei creditori o i suoi rappresentanti possono opporre alla legalità di tale possesso, fornirà soggetto di quistione tra il possessore e il ceto creditorio, agli effetti della quale quistione sarà sempre estranea la società. E se poi l'azione o le azioni saranno anche presso il fallito, queste non potranno passare nel dominio della massa creditrice, ma si devolveranno *ipso facto et jure* alla società, che dovrà pagarle in proporzione al prezzo medio di contrattazione, che avevano quindici giorni prima le azioni ordinarie.

30. — Venendo a morire l'intestato dell'azione maggiore, gli eredi o successori legittimi, (salvo per gli interdetti ed i minori l'intervento dell'autorità tutoria) subentreranno nei diritti del defunto.

31. — Accadendo lo smarrimento di una cartella, l'azionista ne farà la denunzia al consiglio generale, il quale dopo tre inserzioni da eseguirsi la prima per tre mesi dal giorno della denunzia, la seconda allo scadere di questi tre mesi per altri due successivi, e la terza allo scadere di questi due mesi per un ultimo, e così dopo un semestre dal giorno della prima inserzione dell'inerente avviso nei pubblici fogli dello stato pontificio, sarà autorizzata la Commissione speciale, di cui all'articolo 17, a potere rilasciare una copia certificata dalla matrice della cartella smarrita, e questa copia autentica tiene luogo per tutti gli effetti di ragione del titolo originale. Durante il semestre gl'interessi ed i dividendi devoluti a cotali azioni rimarranno in deposito nella cassa della società per essere poi pagati al momento dell'emissione del rinnovato titolo.

32. — Gli utili saranno in ciaschedun anno, dopo l'approvazione del bilancio, divisi fra i soci.

33. — Le cartelle di azione hanno il numero progressivo dall'*uno* all'*ottocentocinquanta* per le maggiori, e dall'851 al 37,850 per le ordinarie. Sono tutte firmate dal presidente della società fondatrice, dal suo segretario e da quel cassiere provvisorio che la detta fondatrice dopo l'avuta concessione dovrà subito nominare. Quelle cartelle, che si troveranno anche invendute all'atto della nomina del consiglio e della direzione, saranno firmate dal presidente del convocato degli azionisti; dal presidente del consiglio; dal presidente, dal ragioniere in capo della direzione; e dal cassiere stabile. Se i portatori delle cartelle, firmate dalla fondatrice, si presenteranno per avere la firma anche dai nuovi incaricati, questi dovranno prestarvisi, e apporvi il bollo e il timbro della società.

34. — Le azioni maggiori sono inoltre trascritte in un apposito registro.

35. — Le cessioni delle azioni maggiori si fanno a tergo delle cartelle stesse, e devono portare la data medesima della inerente notificazione alla direzione centrale per essere ammesse ad esercitare il diritto di rappresentanza.

36. — Ogni azione è individua verso la società, quindi tutti i comproprietari *pro indiviso* hanno l'obbligo di farsi rappresentare da una sola persona.

TITOLO VI.

Del convocato degli azionisti.

37. — La società, composta come all'articolo 27 dal corpo degli azionisti, riunisce i suoi membri in convocato generale.

38. — Sono autorizzati ad avere voto nel convocato degli azionisti tutti i possessori o legali rappresentanti di *una* azione maggiore, o di *quaranta* azioni ordinarie.

39. — Per essere legalmente rappresentato da una persona terza, l'azionista dovrà munirla d'una regolare procura in iscritto. Nessuno potrà essere incaricato di più procure.

40. — Tenuto il primo convocato degli azionisti (articolo 6.), questo si rinnova ogni anno nei primi del mese di agosto. In caso di bisogno potrà avere luogo anche straordinariamente. In entrambi i casi si farà la convocazione sopra invito regolare emanato 60 giorni prima, ed inserito tre volte nei pubblici fogli dello stato pontificio.

41. — Ogni socio, ammesso al convocato generale, ha diritto di provocare deliberazioni, purchè ne abbia prevenuto il presidente ed ottenuto il permesso.

42. — Il convocato generale nomina dal suo seno e fra statisti, un presidente, un segretario, i membri del consiglio generale di sorveglianza come agli articoli 43, 44 e 45, avendo in vista, siccome fondamentale massima, che l'esercizio delle cariche di presidenti, vice-presidenti, segretari rispettivi, membri del consiglio generale della direzione centrale non che di funzionari controllori, è incompatibile fra parenti sino al terzo grado della computazione civile inclusivamente, ed inoltre:

I. esamina i conti dell'amministrazione sopra rapporto del consiglio generale;

II. determina quelle variazioni dello Statuto che potessero essere ritenute vantaggiose all'impresa;

III. discute sopra quelle proposizioni del consiglio generale che implicano disposizioni fondamentali;

IV. decide sulla distribuzione delle annue dividende, ossia sopravvanzo, pagati li frutti e le spese d'amministrazione.

43. — Le determinazioni del convocato sono tutte prese a pluralità di voti dei presenti alla radunanza.

44. — Il primo convocato è presieduto dal presidente ed assistito dal segretario della commissione fondatrice sino al momento in cui succede la nomina definitiva del presidente e del segretario.

45. — Tanto gli azionisti assenti, quanto i proprietari di un numero di azioni ordinarie inferiore a quello stabilito all'articolo 38. sono rappresentati virtualmente dal convocato, e sono considerati consenzienti a quanto verrà stabilito dal medesimo, salva l'approvazione Sovrana per tutto che riguarda le variazioni relative al presente statuto.

46. — L'azionista ha tanti voti in convocato quante sono le cartelle di azioni maggiori, o le quarantine di azioni ordinarie, che rappresenta, trascurate le frazioni. Lo stesso individuo non potrà in nessun caso emettere più di dieci voti.

47. — I quattro azionisti di maggiore età e proprietari di più azioni sono gli scrutatori del convocato degli azionisti. Nel consiglio e nella direzione questo ufficio si esercita dai rispettivi vice-presidente e segretario.

48. — Tutte le elezioni si fanno a schede. Le schede avranno uno spazio sufficiente acciocchè il votante possa mettervi il nome dei candidati; saranno previamente distribuite a cadaun votante, ed esprimeranno le cariche da conferire. Quando nel primo spoglio il candidato non abbia riportata un'assoluta maggioranza dei voti degli azionisti presenti si passerà, al secondo scrutinio, e quando neppur questo desse risultati positivi, si porranno a ballottazione i nomi dei tre candidati, che avranno nel secondo scrutinio riportato il maggior numero di suffragi.

49. — Nei casi in cui più candidati avessero diritti eguali, si procederà ad una nuova ballottazione circoscritta ai soli candidati.

50. — Allorchè si tratta di una nomina, in conseguenza di sortita di turno, i funzionari che cessano non possono prender parte alla votazione.

51. — Tutti i funzionari, che escono per turno, sono rieleggibili.

52. — Perchè i convocati generali siano validi è indispensabile che vi concorrano tanti azionisti per rappresentare almeno la quinta parte del capitale; e perchè le deliberazioni siano adottate si richiede che i voti oltrapassino la metà del numero degli intervenuti.

53. — Sarà redatto il processo verbale delle adunanze, il quale verrà firmato dal presidente, dal segretario, e dagli scrutatori, indi sarà trascritto in apposito registro che rimarrà presso il ragioniere in capo della direzione centrale, ponendo il documento originale nell'archivio della società.

TITOLO VII.

Del consiglio generale.

54. — La società, fuori del convocato generale, è rappresentata da un consiglio generale, che ha la direzione suprema dell'impresa, dal quale dipende la direzione centrale amministrativa.

55. — Il consiglio generale di sorveglianza è composto di 25 membri ordinari con voto deliberativo, e tutti eletti fra statisti; de'quali i sette della provincia di Bologna (*articolo* 57) vengono nominati dalla società fondatrice nella sua ultima adunanza.

56. — La nomina poi degli altri 17 membri, a completamento di detto consiglio, sarà fatta dal primo convocato generale.

57. — I membri ordinari del consiglio generale dovranno essere domiciliati come segue:

nella provincia	di Bologna . . .	membri	7.
»	Ancona . . .	»	5.
»	Forlì . . .	»	3.
»	Pesaro ed Urbino . .	»	3.
»	Ravenna . . .	»	3.
di libera scelta nelle provincie della linea percorsa dalla strada ferrata, restando però raccomandato al convocato di avere segnatamente nella scelta di questi un riguardo a contemplazione e favore degli abitanti delle città minori		»	4.

58. — La carica di membro ordinario del consiglio dura regolarmente per cinque anni, in guisa che annualmente escano 5 membri estratti a sorte, i quali verranno rimpiazzati da altri cinque azionisti domiciliati nelle città dei membri usciti, che saranno scelti dal convocato degli azionisti. I membri usciti possono essere rieletti.

59. — Il consiglio generale pronuncia sopra tutti gli oggetti amministrativi risguardanti la società e però:

I. costituisce la legale rappresentanza della società;

II. sorveglia all' ordine, ed all' andamento della gestione sociale, e soprattutto alla conservazione dei fondi capitali, come sarà più esplicitamente indicato in un regolamento apposito d' interna amministrazione;

III. forma i regolamenti tutti, e dirama le istruzioni di massima, che potrà sempre modificare a seconda delle circostanze, senza però allontanarsi dalle basi principali tracciate dal presente Statuto;

IV. nomina i membri della direzione centrale, ne sorveglia l' operato e ne stabilisce gli emolumenti. Sopra proposta della direzione centrale nomina anche tutti gli impiegati subalterni di ogni sorta;

V. determina i salari agli impiegati;

VI. riceve il bilancio dalla direzione centrale e lo sottopone con suo rapporto al convocato degli azionisti;

VII. fa eseguire le deliberazioni del convocato degli azionisti;

VIII. verifica mensualmente i conti di cassa della società;

IX. provoca le straordinarie adunanze generali del convocato degli azionisti.

X. redige il processo verbale delle sue adunanze, il quale viene firmato dal suo presidente e segretario.

60. — Il consiglio nomina dal proprio seno un presidente, due vice-presidenti ed un segretario. Questa nomina per la prima volta vien fatta dalla società fondatrice fra il numero dei sette membri da essa nominati a far parte del consiglio stesso.

61. — Il consiglio è responsabile verso al governo, verso la società che rappresenta ed al pubblico di una amministrazione proba, attenta e tutta conforme ai regolamenti prestabiliti.

62. — I membri del consiglio generale non contraggono in causa della loro gestione alcuna obbligazione personale, e gli obblighi da essi assunti in nome della società, entro il limite delle proprie competenze, percuotono unicamente la società stessa.

63. — Dal convocato generale degli azionisti verrà adottata masssima per retribuire i membri del consiglio generale in riguardo all' occorrente nell' esaurimento delle loro incombenze.

64. — Le adunanze ordinarie del consiglio generale avranno luogo una volta per ogni semestre e più se sarà d' uopo.

65. — Esse saranno tenute in una delle principali città in vicinanza ai luoghi di costruzione, o ai tronchi già eseguiti. Quando altre circostanze non impongano diversamente, le radunanze del consiglio saranno tenute a preferenza nella città di Bologna od in quella di Ancona.

66. — L' epoca ed il luogo delle radunanze del consiglio saranno prestabiliti almeno 30 giorni prima che abbiano luogo per norma dei membri del consiglio che fossero assenti e mediante invito domiciliare del rispettivo presidente.

67. — In tutti i casi di cessazione o d' impedimento nell' esercizio delle sue funzioni di uno o più membri del consiglio generale, donde potesse conseguitare la parità dei voti, questa sarà tolta col voto di preponderanza del presidente, cui sarà accordato il doppio voto.

68. — È autorizzato il consiglio generale di prendere, nei casi non preveduti dal regolamento, quei provvedimenti che crederà più utili all' interesse degli azionisti, e ne riferirà al prossimo convocato per l' adozione di misure stabili per il tempo successivo.

69. — È pure nell' autorizzazione del consiglio generale di ridurre in azioni ordinarie le carature o azioni maggiori, quando un qualche azionista l' esigesse, ma sempre contro regolare scambio di cartelle, con giro in favore della società di quelle che vengono retrodate, e che rimarranno conservate nell' archivio sociale, salvo di poterle vendere ad altri quando il capitale di fondazione non si trovi già compiutamente assicurato.

70. — Le deliberazioni del consiglio generale non sono valide che prese in concorso di diciassette *membri* ordinari. Verificandosi la presenza di un numero inferiore, la radunanza sarà aggiornata per quel tempo, che si giudicherà dai membri intervenuti.

71. — Per lo scrutinio delle deliberazioni del consiglio generale verrà osservato il metodo dell' articolo 48.

TITOLO VIII.

Della direzione centrale.

72. — La direzione centrale sarà composta dal:

I. gerente, che sarà in pari tempo il presidente della direzione centrale;

II. vice-gerente, che ne sarà in pari tempo il vice-presidente;

III. l' ingegnere in capo;

IV. consulente legale;

V. ragioniere in capo;

VI. ispettore generale;

VII. segretario;

Vi sarà inoltre un cassiere che non avrà voto nelle deliberazioni della direzione centrale.

73. — Gli uffici non daranno diritto che ad un solo emolumento, il quale sarà fissato dal consiglio generale.

74. — La direzione centrale eseguisce gli ordini del consiglio generale, dirige l' andamento delle operazioni in corso: inoltre:

I. prepara le proposizioni da sottoporre al consiglio generale;

II. provoca le adunanze straordinarie del consiglio generale;

III. compila il bilancio;

IV. compila alla fine di ogni anno, durante la costruzione, uno stato dimostrativo di tutte le operazioni eseguite e di tutte le spese fatte, e lo pubblica nelle gazzette dello stato;

V. assegna le proprie funzioni come sarà indicato all' art. 79.

75. — Senza preventiva autorizzazione del consiglio generale la direzione non potrà operare alcuna innovazione di grave entità.

76. — La sede stabile della direzione centrale è Bologna.

77. — Non possono essere membri della direzione centrale nè i revisori o sindaci, nè alcuno dei membri del consiglio generale nè il presidente del convocato.

78. — Gl' impiegati subalterni sono proposti dai direttori delle rispettive sezioni, e la direzione riunita ne fa la proposta al consiglio generale anche pei relativi assegnamenti. È libero ad ogni direttore di proporre individui capaci anche per le sezioni che non sono dell' immediata sua dipendenza.

79. — Spetta specialmente al direttore presidente, che ha la rappresentanza di primo gerente:

I. di farsi organo di comunicazione col consiglio generale per tutto ciò che entra nelle competenze della direzione centrale, e che quello ha preordinato;

II. di assegnare a ciascun dipendente le incombenze che gli spettano;

III. di firmare i contratti dopo che saranno stati conclusi dal consiglio generale e a lui comunicati per l' esecuzione;

IV. di rilasciare i mandati di cassa in concorso col rispettivo direttore capo-sezione;

V. di firmare le nomine, la corrispondenza, e le pubblicazioni della direzione in concorso col segretario;

VI. Di preparare la compilazione del bilancio e dei prospetti economici in concorso col ragioniere in capo;

VII. di formare i preventivi colla cooperazione di ogni altro membro della direzione;

Il vice-presidente della direzione sostituisce il direttore presidente ogni qualvolta questi sia legittimamente impedito.

All' ingegnere in capo spetta specialmente:

I. di sorvegliare tutti i lavori tecnici ed il rispettivo personale.

II. di concorrere col presidente a fare i preventivi delle spese d' esecuzione;

III. di concorrere col presidente nel rilascio e firma dei mandati di cassa relativi ai propri attributi.

Spetta specialmente al consulente legale il disimpegno delle incombenze che gli saranno demandate dal presidente della direzione.

Spetta specialmente al direttore ragioniere in capo:

I. di dirigere e sorvegliare la contabilità generale della società, e quella speciale dei dispensatori dei viglietti, o ricevitori locali;

II. di concorrere alla firma delle cartelle delle azioni;

III. di compilare i prospetti ed i bilanci sociali;

IV. di tenere regolare registro di tutti i mandati di cassa;

Spetta specialmente al direttore ispettore generale:

I. di sorvegliare ogni sorta di servizio, ma più specialmente quello del personale subalterno a contatto del pubblico;

II. di regolare le corse dei treni;

III. di dare le istruzioni ai sotto-ispettori.

Spetta specialmente al segretario:

I. di redigere tutti i processi verbali;

II. di controffirmare tutti gli atti;

III. di mettere a protocollo tutte le deliberazioni;

IV. di minutare tutta la corrispondenza.

Spetta al cassiere:

I. di amministrare e custodire i valori, che avrà in consegna;

II. di tenere un libro bullettario per le esigenze, ed un registro dei mandati di pagamento;

III. di render mensualmente ragione degli incassi e dei pagamenti secondochè avrà le norme dal ragioniere in capo.

80. — La direzione centrale terrà delle ordinarie collegiali radunanze un giorno per ogni settimana da stabilirsi fisso o più frequentemente, occorrendo; e ne redigerà il processo verbale, il quale verrà firmato dal suo presidente e dal segretario.

81. — Queste radunanze saranno presiedute dal direttore presidente, ed in sua mancanza dal direttore vice-presidente. Vi saranno discussi e decisi, a scrutinio segreto, tutti gli argomenti d' amministrazione, ed ogni direttore sarà relatore delle cose che riguardano la propria attribuzione.

82. — Li fondi sociali in natura saranno conservati in due casse diverse, di cui l' una (cassa minore) conterrà i valori necessari pel servizio corrente di ogni mese e sarà custodita e garantita dal cassiere da eleggersi dalla società; e l' altra (cassa maggiore) conterrà tutto l' eccedente e rimarrà presso a quel dicastero pubblico che si destinerà.

83. — La chiave della cassa minore sarà a libera disposizione del cassiere e sotto la sua custodia e responsabilità.

84. — La cassa maggiore avrà tre chiavi, di cui l'una custodita dal presidente del consiglio, una dal cassiere e la terza da un deputato da destinarsi.

85. — Le cartelle-madri delle azioni sono conservate nella cassa a tre chiavi, e così gli effetti di portafoglio eccettuati quelli in attualità d' esigenza.

86. — Il cassiere ad ogni riunione della direzione depone il prospetto di cassa.

Inoltre firma le azioni.

Eseguisce gl' incassi rilasciandone ricevuta, e fa i pagamenti sopra regolari mandati e non altrimenti.

87. — La direzione centrale, mentre per un lato, nella sua dipendenza dal consiglio generale, è soggetta al più scrupoloso sindacato di tutte e singole le sue operazioni, per l' altro non contrae, relativamente a ciascun membro che la compone alcuna obbligazione personale come all' articolo 62 risguardante i membri del consiglio generale.

88. — In caso di morte o dimissione di qualche membro della direzione centrale, dovrà essere immediatamente convocato il consiglio generale per passare alla nomina del sostituto. In caso di impedimento temporaneo e non maggiore di mesi tre, il direttore impedito potrà presentare un sostituto sufficiente che agirà sotto la sua responsabilità, semprechè niuno degli altri colleghi direttori abbiano eccezioni fondate da fare sull' individuo proposto e contemporaneamente ne sia data partecipazione al consiglio generale.

89. — Per essere valide le deliberazioni della direzione è indispensabile che siano prese in concorso di tutti i membri, che la compongono. Per lo scrutinio riportasi all' articolo 48.

TITOLO IX.

Intorno al bilancio.

90. — Nel presentare l' annuo bilancio, la direzione dovrà accompagnarlo di un rapporto circostanziato intorno a tutti i principali oggetti d' amministrazione.

91. — Tre azionisti nominati dal convocato generale assumono le funzioni di sindaci o revisori, ai quali incomberà l' obbligo di rivedere il bilancio sociale.

92. — I bilanci formati e regolati dalla direzione con inerente rapporto, com' è detto agli articoli 17 e 90, sono da essa presentati entro il mese di maggio al presidente del consiglio generale, che immediatamente li passa ai sindaci, i quali operatane la revisione li consegnano nel termine di due mesi col corrispondente rapporto al presidente del consiglio stesso.

93. — Al cessare della società, sarà immediatamente proceduto alla liquidazione dei conti, nel modo che il convocato degli azionisti sarà per istabilire, la direzione centrale presenterà il conto finale, non più tardi di sei mesi dopo l' intrapresa liquidazione, al convocato generale, che a tal fine si riunirà straordinariamente per ordinare il modo particolare dello stralcio e della ripartizione.

94. — La direzione centrale dovrà fornire a questi sindaci tutti quegli schiarimenti e documenti che potessero occorrere, loro concedendo libera ispezione di ogni carta, libro od altra cosa inerente all' amministrazione sociale.

TITOLO X.

Intorno alle garanzie.

95. — I membri della direzione centrale devono fare un deposito in azioni od altro equivalente valore nella cassa della società contro ricevuta, che emetterà il cassiere. Ove questo deposito si eseguisca in azioni maggiori, basterà perciò una cartella d' azione regolare, ed originale intestata sul nome del deponente. Quando il deposito si faccia in azioni ordinarie si dovrà deporre in numero di quaranta, e se si effettua in altri valori non dovranno questi essere inferiori alla somma di scudi 4000.

96. — Il deposito resta per tutto il tempo che i depositanti rimangono in funzione, e deve essere accompagnato da una corrispondente dichiarazione in iscritto. Tutti gli interessi e le dividende riguardanti il deposito saranno di libera proprietà del deponente.

97. — Il cassiere è tenuto a dar cauzione dentro i limiti della somma che approssimativamente non si potrà evitare che gli resti in mano liberamente per i pagamenti quotidiani.

98. — Non possono avere parte nè nel convocato generale degli azionisti nè nel consiglio generale nè nella direzione centrale che gli azionisti liberi amministratori de' loro beni, e possessori, o legali rappresentanti del numero di azioni prescritto all' articolo 38.

99. — Può il governo destinar persona di totale sua scelta per assistere ai convocati degli azionisti ed alle riunioni del consiglio generale di sorveglianza. Questo incaricato governativo avrà diritto di esaminare tutte le carte, che si emanano in nome della società, non che tutti i rendiconti ed atti relativi all' amministrazione sociale.

100. — Nascendo differenze o questioni relativamente alla interpretazione del presente statuto, saranno decise dagli arbitri eleggibili a termini di legge.

DISQUISIZIONI DEL CHIARISSIMO PETITTI

Ordinamenti ideati di società pell' apertura divisata e da divisare di strade ferrate negli Stati pontifici.

Gli Stati pontifici, posti nell' Italia centrale, sono in condizione molto favorevole per aver linee di strade ferrate, le quali sarebbero, non solo interessanti e fondatamente presunte utili nel rispetto del commercio interno; ma offerirebbero ancora al commercio estero tali vantaggi da rendere quelle linee, ove siano bene coordinate, d' una grande importanza, non che *italiana*, *europea*.

Sebbene nessun documento officiale e legislativo, come in parecchi altri Stati d' Italia, ci possa finora autorizzare ad allegare *già inteso* un ordinamento di vie ferrate pontificie a regolare sistema ridotto; tuttavia, lavori coscienziosi ed illuminati, fatti con singolare perizia, sì nel rispetto tecnico, che in quello economico; — proposte savie quanto prudenti, perchè non fondate sopra illusioni leggermente concepite; — domande appoggiate a precedenti mature indagini, secondate dal concorso di notevoli personaggi, come dal patrocinio d' uomini di Stato godenti di meritato credito: sono argomento bastevole a farci presumere che *gli Stati pontifici essi pure prenderanno attiva e principal parte all' ordinamento ben inteso della rete delle strade ferrate italiane.*

L' impulso ad illuminati e savi concetti venne al proposito dalla dotta Bologna; da quella città, la quale fino dall' epoca prima del rinascimento de' lumi in Europa tanto nelle scienze che nelle lettere e nelle arti belle, sempre ha mostrato una singolare intuizione a curare ogni ramo del progresso civile.

Sollevatisi a considerazioni di grave momento, non ristrette entro ai confini d' un gretto municipalismo, ma spinte persino oltre la cerchia de' limiti naturali, non che dello Stato pontificio, della Penisola intera, uomini di largo, avveduto e generoso proposito seppero scorgere che nell' attuale rivoluzione dei traffici del mondo, Bologna e le province che la circondano poteano pretendere a singolari vantaggi; — che cotesti vantaggi erano loro attribuiti dalla favorevole condizione de' luoghi; — che se avessero trascurato di assicurarseli, avrebbero corsi gravi pericoli di decadenza, da cui per ogni verso conveniva premunirsi.

Coteste idee fondamentali mossero, fino dal 1.° agosto 1844, a risolvere il capitano Ganzoni e l' ingegnere Scarabelli a pubblicare, incoraggiati dagli stimoli d' alcuni distinti loro amici, un programma, col quale invitavano i più distinti cittadini di Bologna a riunirsi onde pensare all' ordinamento di strade ferrate nelle provincie dello Stato Pontificio dette delle *Legazioni* (Bologna, Ravenna, Forlì, Urbino con Pesaro ed Ancona, oltre alla ferrarese).

Le speranze dei proponenti non furono deluse. Nel successivo mese di settembre un primo nucleo d' illuminati cittadini bolognesi d' ogni ceto formavasi onde assumere la cura della proposta impresa, quanto agli incumbenti da farsi per ottenere le superiori annuenze necessarie, lasciando ai progettanti il solo pensiero di studiare il progetto nel rispetto tecnico.

I promotori della bella impresa meritano che siano qui registrati i nomi loro.

Signori marchese commendatore Camillo Pizzardi, presidente della sezione fondatrice.
Marchese Annibale Banzi.
Cavaliere Gioachino Rossini.
Cavaliere professore Gian Battista Magistrini.
Marchese Luigi Pizzardi.
Avvocato Vincenzo Piana.
Angelo Ferlini, segretario della commissione e membro della sezione tecnica.
Ingegnere ispettore Pietro Pancaldi, presidente della commissione.
Professore ingegnere Filippo Antolini.
Ingegnere Luigi Pancaldi.
Capitano Giacomo Antonio Ganzoni.
Ingegnere Carlo Scarabelli.

Tutti dodici *caratanti* e *primi fondatori* dell' impresa; i due ultimi *autori del progetto di massima*, come si dirà nel seguito.

L' eminentissimo cardinale Vannicelli Casoni, Legato pontificio a Bologna, convintosi dell'immensa utilità del divisamento, concedeva tutto l'illuminato concorso della sua protezione; ondechè, incoraggiati da quel primo successo, i predetti signori *fondatori dell' impresa*, per opera e cura dei signori Ganzoni e Scarabelli, sorretti anche dai consigli e direzione dell' ingegnere ispettore Pietro Pancaldi, come aiutati dal professore architetto Filippo Antolini ed ingegnere Luigi Pancaldi, tosto s' accinsero a far compilare il *progetto di massima* d' una strada che dal confine estense per Bologna e l' Emilia conduca ad Ancona, scalo principale dello Stato pontificio sull' Adriatico.

Cotesto lavoro, del quale accenneremo i particolari e le vedute, era in otto mesi compiuto, previe le più accurate indagini, sì nel rispetto della condizione de' luoghi, che relativamente ai dati che poteano all' estero servire d' utile confronto, ed imitarsi all' occorrenza.

Mentre l' arte studiava la migliore e più sicura esecuzione del concetto, i fondatori della società bolognese con molta avvedutezza e prudenza, uscendo da' confini dello Stato proprio, pensavano ad assicurarsi se la proposta linea, con protendimento nei varii Stati dell' Italia superiore, potevasi lusingar di riescire una *linea principale italiana*, che al gran traffico della penisola servisse (*).

E cominciando dal vicino Stato estense, pel quale dovrebbe esordire il detto protendimento, le esplorazioni loro fecero ad essi conoscere che, se *per ora* non era la pubblica autorità ivi disposta ad aiuti e protezione, non vorrebbe neanco frapporre ostacoli d' esecuzione, se i governi limitrofi desideravano il passo della linea in discorso.

Quanto al governo parmense, risultava loro, che al tratto già progettato tra Parma e Piacenza, preliminarmente conceduto alla società Caccianino e compagni di Milano, era facile assicurare la continuazione dall' un lato fino al confine estense, e dall' altro sino a quello sardo e milanese.

E siccome era indispensabile l' annuenza dell' autorità locale per gli atti frequenti, che ai soci potessero occorrere, costoro rivolgevansi all' eminentissimo Cardinale Legato, come a quell' autorità che poteva concederla più efficace.

Il suddetto porporato non esitò ad accogliere l' istanza nel modo più benevole, e dichiarò volerla raccomandare egli stesso a Roma, tanto reputava l' impresa utile allo Stato; ed intanto promuoveva dal governo centrale a sè stesso la facoltà di ricevere formalmente dai progettanti le relative proposte; la quale facoltà essendogli stata conceduta, tosto venne subordinata l' analoga domanda.

Il marchese Camillo Pizzardi, presidente della società formatasi, appena ebbe, compilato dagl' ingegneri preallegati, il progetto *di massima*, del quale si è fatto cenno prima, quello umiliava egli stesso personalmente al Santo Padre, recandosi per tale effetto a Roma, dov' era molto benignamente accolto in replicata udienza di Sua Santità: onde, fatto ritorno in patria, assicurò aver fondata lusinga che le relative determinazioni supreme di concessione della facoltà d' attendere all' ideata impresa non tarderebbero ad emanare, essendosi frattanto delegato ad un congresso di arte l' esame del proposto progetto.

Nuovi più recenti riscontri dati da persone capitate in Bologna informavano, nel maggio scorso, che l' autorizzazione sopraccennata colà reputavasi imminente, e tale speravasi; perocchè risultavano per insinuazioni gravi di persone assai accreditate, gradatamente svanite le prevenzioni che si supponevano contro cotesta nuova scoperta dell' industria nel rispetto di pubblica o di privata sicurezza, e per la soverchia facilità di relazioni attribuitale; prevenzioni queste, le quali *non possono reggere al menomo serio esame e discussione*, che se ne voglia fare tra persone *di buona* fede, le quali *intendano davvero* di curare, governando la pubblica prosperità.

Quest' è brevemente la serie dei fatti fin qui seguiti relativamente alla proposta via ferrata *pontificia* o *bolognese*, come chiamare si voglia.

Ora ne resta pel nostro assunto a trattare della sposizione del progetto *di massima* surriferito. Cotesta sposizione ci riesce assai facile, colla scorta d' informazioni che abbiamo avute da persone cui occorse di vedere e procurarci per copia, passando a Bologna, un interessantissimo privato manoscritto intitolato: *Vedute che servirono di base ai proponenti delle strade ferrate pontificie trans-appennine;* in cui si contengono curiosi ed interessanti particolari concernenti il detto progetto; dai quali particolari vennero da noi desunti i punti più essenziali, che molto ci servirono in questa parte del nostro lavoro.

Noi indicheremo dapprima le dette vedute, e quando in esse ci parrà potersi alcuna opinione contendere, lo faremo, non già coll' animo di mostrarci censori molesti od intolleranti, sibbene col retto fine d' una più libera discussione, onde sempre debbe nascere la più esatta nozione del vero e dell' utile.

Ed in primo luogo chiamasi in quel lavoro se, dovendosi ragionevolmente pensare a linee principali e continuate, anzichè ad altre minori e saltuarie, come s' è fatto altrove, segnatamente in Toscana, quali esser debbono coteste linee principali pello Stato pontificio.

Non dubitasi al proposito di rispondere, che prima fra le dette linee si presenta quella conducente dall' estremo confine settentrionale dei domìni pontificii alla città e porto d' Ancona, e da questa alla gran metropoli della cristianità; della qual linea, e più specialmente della prima parte di essa, parlarono appunto il Ganzoni e lo Scarabelli nel già citato programma loro.

Domandasi nel seguito quale sia pei proponenti il motivo della preferenza data alla detta linea, anzichè ad altre non meno essenziali a primo aspetto, che pur potrebbero condursi pel centro dello Stato alla sua capitale.

Rispondesi; di queste essere così evidente l' utilità per condizione favorevole da non lasciar in dubbio che siano tosto o tardi intraprese senza timore d' alcun pericolo nel differirle. Di quella, invece, essere urgente di tosto pigliarne l' assunto, a scanso di vedersi da altri prevenuti, i quali avviino il gran traffico per altra direzione, sebbene quella, per la linea pontificia, meriti, attesa la sua maggiore brevità, la preferenza.

(1) Ne fanno pruova le linee indicate nella Carta Corografica qui unita; e che venne dai Soci umiliata al Sovrano nel Settembre 1844. (R.)

Di fatto, avvertendo ai varii progetti di strade ferrate, intraprese, decretate o divisate soltanto nell' Italia superiore, è facile comprendere ch' essi non tanto mirano a più pronte, più comode e men costose relazioni tra le varie province di quella parte della Penisola, quanto tendono tutte ad assicurare per esse la maggior somma possibile del transito del traffico europeo coll' Oriente.

A questo principalmente avvisano i divisamenti che abbiamo veduti in via d' esecuzione nel regno Lombardo-Veneto; ad ugual fine debbono tendere quelli degli Stati sardi, quando la rete già per essi decretata venga cominciata, estesa e compiuta.

I divisamenti lombardo-veneti possono riputarsi far concorrenza a quelli delle Stato pontificio; quelli degli Stati sardi, in vece, si possono coordinare con questi e vantaggiarsi a vicenda.

In altri termini, se Trieste e Venezia possono pretendere di essere gli scali esclusivi dell' Oriente, Genova, Livorno ed Ancona possono ugualmente pretendervi; questa specialmente per maggiore brevità delle distanze: primo oggetto sempre nei computi dei trasporti commerciali, se contemporaneamente ottiensi per essi col più breve e più pronto cammino il men caro prezzo de' noli.

Cotesta idea merita d' essere studiata coi computi predetti, perchè in siffatta guisa meglio è dimostrata la convenienza della proposta linea pontificia. La quale, anche fatta astrazione del maggior vantaggio che avrebbe su Marsiglia, Genova e Livorno, quando la direzione dalla Svizzera e dalla Francia per la Savoia si adottasse nel modo accennato pegli *Stati sardi*, sarebbe la più breve per all' Oriente; ad eccezione d' un' altra che vedemmo ancora possibile pel *regno di Napoli*, sebbene di più difficile, perciò dubbia esecuzione, cioè quando la linea dell' Italia centrale si protendesse fino ad Otranto od a Taranto.

In fatti, calcolando le distanze, troviamo quanto segue:

Da Alessandria (Piemonte) a Milano . .	kilom. 95
Da Milano per Cremona a Parma	» 120
Totale	kilom. 215

Questo calcolo si fonda sulla supposizione che le pratiche tentate, a quel che dicesi, di venire a Parma da Milano per Cremona dalla via Ferdinandea, e non per Piacenza e Lodi, onde nemmeno giungere per Broni, Voghera e Tortona ad Alessandria, riuscissero al fine di conservare la relazione col regno Lombardo-Veneto, ed escluder quella cogli Stati sardi; la qual cosa però non sembra probabile.

La distanza surriferita di kilometri 215, percorsa con locomotiva sopra strada ferrata, richiederebbe ore 5 1/2 di tempo, ed una spesa di lire 8 austriache per individuo.

Invece da Alessandria suddetta, punto centrale cui arriverebbero le provenienze di Svizzera, Francia e Genova, la distanza non è che di kilometri 140; la quale distanza, ove fosse percorsa, non con locomotiva, ma con diligenze a cavalli sopra strade ordinarie, richiederebbe 15 ore di tempo e lire 20 austriache di spesa.

La sproporzione poi sarebbe ancora maggiore nel trasporto delle merci.

D' altronde Alessandria, come sopra, essendo distante da Milano . . . . . kilom. 95
Aggiunta la lunghezza della linea Ferdinandea » 271

Si ha la distanza di . . . . . kilom. 366
per andare da Alessandria a Venezia.

Da Alessandria a Parma invece corrono	kilom. 140
Da Parma a Ferrara	» 110
Da Ferrara per Padova a Venezia	» 100
Totale distanza	kilom. 350

Tal che i transiti da Genova e Torino a Venezia, e viceversa, riuscendo l' ordinamento di una linea da Torino e da Genova per Parma, Modena, Bologna, Ferrara e Padova, sino a quell' estremo punto della linea Ferdinandea, sarebbero vantaggiati di kilometri 16 sul transito che tenesse per Milano l' intero corso della detta linea Ferdinandea.

Inoltre, se si considera che da Parma ad Ancona
sono . . . . . kilom. 288
di strada ferrata proposta, cui uniti da Alessandria
a Parma i sopra detti . . . . . » 140

si ha la distanza totale di . . . . . kilom. 428
da Alessandria ad Ancona. La quale sebben maggiore dei sopra indicati kilometri 366 che corrono da Alessandria a Venezia per Milano e la via Ferdinandea, attesa la maggiore vicinanza d'Ancona all'Oriente, dimostra sempre più lontano lo scalo veneto.

Cotesti calcoli acquistano una ben maggiore importanza, se in vece di considerare le divisate linee come atte ai transiti da Genova a Venezia e ad Ancona, si considerano rispetto ai transiti transalpini, che potrebbero aversi per la Savoia alla Francia ed alla Svizzera, e per Arona e il lago Maggiore ai gran passi del Sempione, del San Bernardino, del San Gottardo od altri alla Svizzera suddetta ed alla Germania meridionale.

Già ripetutamente notammo altrove che cotesto commercio transalpino, e sopra tutto il colossale traffico dell' Inghilterra coll' Oriente, può essere sorgente di grandi utili per le varie linee italiane su cui passerebbe.

Già si è pure avvertito come l' Inghilterra, la quale ora pratica parte di quel transito all' Oriente per la Francia, preferirebbe sicuramente la via che pel Belgio, le province Renane e la Svizzera, verrebbe all' Alpi, come quella che la renderebbe men dipendente dalla Francia medesima, la quale, checchè facciasi molto onorevolmente dai rispettivi governi, avrà sempre una rivalità, se non politica, commerciale colla Gran Brettagna.

A queste ragioni di minor dipendenza aggiungansi ancora quelle di minore distanza, di minore spesa e di minore durata del viaggio, e si comprenderà come la linea italiana per Ancona divisata nel sistema pontificio, debba prevalere a quella della linea francese ora tenuta.

Di fatto per questa si contano da Calais ad Alessandria d'Egitto, convegno del passaggio all' Oriente, kilometri 4,030, che si valutano nel progetto dover costare la spesa di scudi romani da lire 5. 30 cadauno, scudi romani 73. 10, e possono richiedere di tempo all' incirca ore 234 1/3.

Invece per la linea anconitana sono di distanza kilom. 3,520, col costo valutato a scudi 66. 70, coll' impiego di tempo d' ore 201. Laonde sulla distanza, economia di kilometri 510; sulla spesa, quella di scudi rom. 6. 40; sul tempo, quella di ore 33 1/2.

Risparmi questi *così riguardevoli* da far preferire la linea predetta per Ancona a quella di Francia, e tali a promettere alla linea italiana larghi proventi.

Specchio particolareggiato della distanza da Calais ad Alessandria d' Egitto, e da Ostenda allo stesso scalo

ossia

paragone tra le due direzioni per la Francia o per l' Italia.

Linea ferrata di Francia

Tratti	Distanza in kilometri	Spesa in franchi	Durata del viaggio
Da Calais a Parigi	250	26. 50	ore 8 1/3
Da Parigi a Roanne	400	42. 40	13 1/3
Da Roanne a Vienne	100	10. 60	3 1/3
Da Vienne ad Avignone. . . .	180	19 08	6
Da Avignone a Marsiglia . . .	100	10. 60	3 1/3
Da Marsiglia ad Alessandria . .	3,000	278. 25	200
Kilometri . . .	4,030	387. 43	ore 234 1/3

Linea Italiana per Ancona

Tratti	Distanza in kilometri	Spesa in franchi	Durata del viaggio
Da Ostenda a Colonia	200	21. 20	ore 6 1/3
Da Colonia alle Alpi	580	61. 48	19 1/3
Passaggio delle Alpi . . . . . (come attualmente)	170	26. 50	17
Da Como ad Ancona	450	47. 70	15
Da Ancona ad Alessandria . . .	2,120	196. 63	143 1/3
Kilometri . . .	3,520	353. 51	ore 201

Notiamo cogli autori del progetto che le distanze ed i tempi di percorrenza sono approssimativi, ma calcolati con principi conformi per entrambe le linee. Il costo è dedotto dalla misura di scudi 2 per ogni 100 kilometri di strada ferrata, e scudi 1. 75 per ogni 100 kilometri di mare. Tanto il prezzo, che le distanze e 'l tempo di percorrenza sulle Alpi sono quelli attualmente in pratica, onde nasce, che quelle abbreviate ancora, l' economia sarà maggiore.

Da questi calcoli assai evidenti gli autori del progetto bolognese deducono manifestarsi tendenze nemiche nei divisamenti altrui, confrontati con quello da essi proposto, che si vorrebbe impedire, specialmente dai Lombardo-Veneti, poichè gli Stati sardi, ove non trascurassero il congiungimento da Alessandria a Piacenza per Voghera e Broni, avrebbero anzi interessi conformi.

Reputano poi indifferente lo Stato parmense a ricevere il transito da Milano, o direttamente per Voghera e Broni suddetti.

Suppongono tendere Livorno a preferire relazioni con Milano per Pontremoli e Parma, a quelle con Milano pure per Pistoia e Bologna.

Ne conchiudono doversi attivamente pensare a difendersi da concorrenze siffatte, mercè della proposta via, della quale reputano così dimostrata la massima importanza ed utilità.

Doversi, non facendolo, temere una segregazione dal gran traffico europeo, la quale lascerebbe senz' utile impiego i capitali che sono in paese; senza lavoro molti braccianti, cui la divisata impresa ne assicurerebbe in maggiore copia; senza proficua occupazione non pochi individui della classe media, cui la nuova strada procurerebbe uffici diversi; mentre la numerosa classe degli agricoltori ne avrebbe un più celere ed economico trasporto delle raccolte derrate, tal che se ne agevolerebbe lo spaccio migliorandone il valore.

Osservano invece: Ancona, il cui presente stato d' importanza commerciale può dirsi tra gli scali italiani secondario, dovere colla proposta impresa salire a grande importanza per modo da potersi annoverare fra non molto tra i primi dell' Adriatico.

Bologna essere chiamata a divenire uno de' primi punti del traffico interno dell' Italia centrale, per le molte diramazioni, che da essa partendo servirebbero, alle diverse relazioni del traffico sì generale, che speciale.

Ferrara, ora caduta in basso stato, poter risorgere del tutto e divenire scalo importante della navigazione italiana, e punto essenziale d' una linea di congiungimento tra le due principali vie ferrate della Penisola, ove si adottino per essa gli spedienti, che esporrem fra non molto, pur divisati.

Le molte città intermedie dell' Emilia, tra Bologna ed Ancona, tutte trovarsi così avvicinate, rese più attive nelle rispettive relazioni loro, con immenso profitto d' ogni industria, e col beneficio ancora d' una più mite convivenza civile.

Cotesti presunti effetti della proposta impresa ci conducono ad alcune riflessioni concernenti ai medesimi.

Non può negarsi il vantaggio della proposta linea, rispetto al commercio coll' Oriente, a qualunque altra perciò da preferirsi, eccettuata soltanto quella già indicata spinta insino ad Otranto.

Non possono del pari negarsi i benefici effetti, che per essa linea proposta tornerebbero alle città per le quali passerebbe.

Non si può neanche negare che, assicurato, come sarebbe probabile, il passo per l' Italia all' Oriente in altre direzioni, quelle province degli Stati pontificii verrebbero a patirne una dannosa segregazione, la quale le avvierebbe a certa decadenza.

Interamente concordi siamo pertanto, come vedesi, cogli autori del progetto in quanto agli effetti utili o dannosi dell' assumere o no la proposta impresa.

Se non che dobbiamo dichiarare, in coerenza alle cose prima da noi dette, che non vediamo l' unico motivo a risolversi al proposto assunto nella denunciata *emulativa concorrenza* delle supposte *nemiche tendenze* d' altri scali italiani.

Se pur troppo debbonsi lamentare le idee di gare municipali, soventi volte adesso ancora, come sempre, causa di grave danno tra noi, non è a dedurne ch' abbiansi quelle a combattere con idee consimili, e col pensiero di procurarsi un utile coll' altrui danno.

Noi non cesseremo dal predicarlo; i varii scali italiani, così come sono disposti, quando senza provvedimenti coattivi lascinsi alle naturali tendenze loro, conserveranno ciascuno i traffici veramente necessari ed utili ad essi, perdendo soltanto quelli superflui e men proficui; ed avranno ognuno quegli elementi di prosperità solida e durevole, che la rispettiva condizione debbe ad essi assicurare nel moto universale del commercio.

Noi non possiamo ammettere uno scalo non poter lucrare che a danno dell' altro, e che occorra lo stimolo d' argomenti fondati sur un gretto ed egoistico municipalismo per risolvere l' uno o l' altro luogo a difendersi da temuti danni, a curare il conseguimento di sperati vantaggi.

Tutti gli scali italiani, pertanto, lo ripetiamo, possono con una giusta ripartigione delle rispettive più naturali relazioni di traffico, curare que' vantaggi di reciproco scambio che fondano il buon commercio sull' utile comune, senza che occorra a miglioramento della propria condizione il fondar questa *sul danno altrui*, specialmente *su quello de' fratelli della Penisola.*

Condanniamo adunque cotesti pensieri emulativi; ammettiamo i fatti suggeriti, ma da altro *più retto fine* dettati; da quel pensiero che, *tutti figli d' una madre comune* considerandoci, *tutti ci vuole cospiranti ad uguale lecito scopo in ogni ramo dell' umana operosità*, sicchè ne torni il *vantaggio comune* della *prosperità universale* della *intera* penisola.

Dato sfogo anche per questo rispetto all' *idea fondamentale*, che regge l' intero nostro, quantunque povero lavoro, esporremo ancora le considerazioni prevalenti che han diretto il divisamento tecnico.

Nel gettare uno sguardo alla linea che meglio conviene scegliere pel collocamento delle ruotaie ferrate dal confine estense ad Ancona, evidente scorgesi la preferenza meritata, a poche altre vie ferrate conceduta, di quella che riunisce il vantaggio singolare di poter conservare senza sensibile variazione la direzione dell' attuale gran via Emilia, perchè quasi perfettamente rettilinea, perchè intersecata dal maggior numero di città e borghi ragguardevoli, perchè formata sulle falde delle colline, ove il terreno, senza essere soverchiamente ondeggiato, è di natura più solida di quella delle parti basse della pianura, e presenta minori bisogni di terrapieni delle località intersecate da frequenti torrenti, aventi arginature di considerevole altezza, e meno vi è a temere il pericolo delle inondazioni.

Che se tutte queste e molte altre ragioni furon causa che su questa linea si andassero formando ne' passati secoli tanti e così considerevoli centri d' abitazioni, nel conservare una direzione di poco scostata dalla via Emilia, conservansi al paese gli antichi vantaggi, comprendendo nel proposto sistema tutti quegli importantissimi centri ed emporii commerciali, rispettando le preesistenti relazioni, nè distruggendo così alcun capitale per crearne de' nuovi altrove; com' è appunto avvenuto nelle contrade dove le strade ferrate nuove sorsero a concorrere con la diversa direzione ad esse data contro gli antichi centri commerciali.

Per tal guisa sciolto il problema della linea da prescegliersi, in modo così evidentemente opportuno e consentaneo ai bisogni ed ai voti dell' universale, sono anticipatamente eliminate le molte querele che d' ordinario altrimenti nascono per interessi lesi; e viepiù è troncato l' adito a qualsiasi gara municipale tra

luogo e luogo avido di nuovi utili, o sospettoso di temuti danni, onde derivan maggiore quiete civile, e minori occasioni di molestie, talvolta anche odiose ai governi.

Egli è da tutte queste considerazioni diretto, che il progetto della nuova strada costeggia a poca distanza le vie Flaminia ed Emilia, conservando, per la pochissima variazione della direzione, la lunghezza lineare dell' attuale strada postale; ond' è che la lunghezza suddetta può valutarsi a kilometri 227, di cui tra Bologna ed Ancona circa . . . . . kilometri 200
e tra Bologna ed il confine estense a circa . » 27.

Tra i lavori sul terreno la parte più importante è da attribuirsi alla costruzione dei ponti, i quali, essendo frequenti ed in parte di non piccola estensione, richiederanno un considerevole capitale per far fronte alla relativa spesa.

Ancora; vuolsi ritenere probabilmente per grave assai la spesa dell' espropriazione de' terreni da occuparsi; conciossiachè non tanto per quantità, che per la massima produzione agricola che fruttano, sostengasi ad ingente valore.

Riservata ai più speciali studi, da eseguirsi sul terreno all'atto dell' esecuzione del progetto *particolareggiato*, una più precisa estimazione di questi due oggetti di spesa, e di quegli altri tutti che si riferiscono alla costruzione del piano stradale; il progetto *di massima* ideato dai signori Ganzoni e Scarabelli, pone a base del suo calcolo preventivo un costo che i proponenti non presumono poter superare nell' atto pratico i seguenti computi in scudi romani.

Per espropriazione de' terreni, in genere, su tutta la linea	scudi romani	726,400
Movimento di terra e ghiaia	»	394,980
Ponti e muramenti	»	681,000
Attraversamento ed intersecazioni di strade . .	»	113,500
Quindi presumesi il costo del piano stradale	scudi romani	1,915,880
Aggiungansi per gli oggetti di un costo meno ipotetico, perchè meglio noti, le seguenti spese:		
Per armatura di ferro e di legno posto in opera	»	1,589,000
Stazioni con rispettivo corredo	»	400,000
Veicoli di trasporto	»	420,000
Spese generali, cioè, spese di progettazione . . . . scudi romani 100,000		
» d' amministrazione, perdite, interessi, ec. . . . . » 150,000	»	250,000
» diverse a calcolo	»	425,120
Totale capitale reputato occorrente dai progettanti in	scudi romani	5,000,000

Giusta l' opinione de' progettanti suddetti una tal somma di cinque milioni di scudi romani, confrontata a' costi effettivi di quelli d' altre strade ferrate già state eseguite in località, le quali hanno molta analogia con quella proposta, fatte *ad un solo binario di ruotaie*, e che poterono servirsi di ferro d' estera produzione esente di dazio d' importazione, sembra più che sufficiente all' uopo; ondechè presumesi che non sia accusabile il detto progetto di troppo tenue valutazione.

Noi confessiamo di non dividere interamente cotesta fiducia. Perocchè crediamo in primo luogo una strada chiamata, come cotesta, ad un grandissimo avviamento *non potersi sottrarre*, per ragione di sicurezza, *ad avere due binari di ruotaie*, e doversi provvedere d' uu materiale locomotore e di carriaggio di ben maggiore valore di quello calcolato.

D' altronde 227 kilometri, secondo la valutazione più comune di lire 300,000 il kilometro, importano la spesa di lire italiane 68,000,000, mentre quella calcolata non è che di sole lire italiane 25,150,000. Ci sembra pertanto *soverchiamente tenue* la calcolata minore spesa, ridotta ad anche meno della metà del detto costo medio denunciato.

Nè crediamo, ripetesi ancora, potere le strade ferrate italianc per avventura costar meno di quelle belgiche e francesi, le quali più avvicinano, quando non l' oltrepassano il detto costo medio. Imperocchè, se vi sarà qualche risparmio sur alcun articolo di spesa, molti altri saranno per certo più cari assai. Laonde noi pensiamo che, se la società bolognese non vuole esporsi ad insufficienza di mezzi raccolti, *debbe pensare, ordinandosi, ad accrescere le sue valutazioni* (*).

Premesse queste avvertenze, ci resta ad esporre quali calcoli presuntivi facciansi sul prodotto sperabile dalla progettata via.

A parere de' progettanti si crede che li mezzi produttivi di essa siano tali, che reggere potranno non solo con favorevol presunzione relativamente al compenso d' interessi ed ammortizzazioni del capitale sopra calcolato di scudi romani 5,000,000, ma che di più potranno fruttare un giusto premio a coloro che vorranno investire i propri capitali in siffatta impresa.

Per comprovare una tale asserzione gli autori del progetto enumerano alcuni dati sui quali fondano la presunzione loro.

Non può nascere, dicono, dubbio alcuno sopra le grandi prerogative di codesta linea di strada ferrata, poichè essa riunisce dieci delle più popolate e ricche città, le quali da una parte si sono già aperte buone strade ordinarie alla volta di Toscana, e dall' altra hanno delle spedite comunicazioni coi porti-canali dell' Adriatico, posti fra Goro ed Ancona, il di cui porto, per le cure del governo pontificio, è risorto in gran parte dallo squallore in che le vicende del governo medesimo lo avevano ridotto.

Non v' ha quindi argomento a temere che le comunicazioni interne fatte più frequenti e più rapide per la strada ferrata in corrispondenza delle suddette strade ordinarie, non siano per riuscire di sommo vantaggio a Bologna, ad Ancona ed alle altre città, castelli e grossi borghi; i quali, situati lungo la via Flaminia ed Emilia, offrono un mezzo di trasporto rapido, comodo ed economico ad una popolazione valutata dal censimento al numero di 1,072,221 abitanti, sparsi nelle cinque province pontificie, che sarebbero intersecate da Ponente a Levante dalla nuova strada ferrata proposta.

Quand' anche poi si volesse restringere il calcolo ad una sola zona di tre kilometri ragguagliati di paese limitrofo alle due parti della strada, si avrà sempre ch' essa potrà servire direttamente ad una popolazione di 430,000 abitanti; popolazione la quale corrisponde ad abitanti N. 315 per ogni kilometro quadrato: numero questo che può dirsi uguale, se pure non oltrepassa, tutte le altre contrade le più popolate e le più floride, aventi strade ferrate che le intersecano.

Nè basta ancora; mentre può tenersi per fermo che, oltre al vantaggio circoscritto dai limiti sopra indicati, la proposta linea avrà tra i confini estensi ed Ancona un avvenire molto proficuo, specialmente quando verrà estesa alle più lontane relazioni italiane ed europee prima indicate, mercè di altre linee di vie ferrate corrispondenti.

Volendosi tuttavia per ora i proponenti ristringere a calcoli per loro avviso molto esigui, onde scansare qualunque taccia di esagerazione, badando allo stato presente soltanto, e non al futuro presunto, e contenendosi, come dicono, *nel positivo*, anzichè trascorrere *all' ipotetico:* presentano qual frutto de' studi loro i dati principali che seguono, sui quali dati fondarono le proprie presunzioni.

Quantunque i presenti futuri destini della proposta via si possano credere assai prosperi, ed a quelli di niun' altra inferiori; e quantunque, stando alle basi calcolate, per esempio, da professori chiarissimi per la via lombardo-veneta, si avesse motivo a calcolare la popolazione avviata per la strada in discorso a N. 848,258 percorrente l' intera linea: tuttavia, modificando in termini assai più temperati cotesto adeguato, si ristringono gli autori a calcolare la detta popolazione a 300,000 passaggeri annui percorrenti l' intera linea, ed a 30,000 tonnellate di merci ed altri oggetti trasportati sur essa strada (*).

Ora col prezzo medio di scudi romani 2. 40 per i primi, e di scudi romani 6. 40 per le seconde, che è quanto a dire: per ogni individuo scudi romani — 01, 1/2; per ogni tonnellata scudi romani — 04, per ogni miglio romano percorso; questi due principali rami d' entrata fornirebbero l' annua somma di scudi romani 912,000. Nè sarà meno probabile che di fronte a questo introito le spese ascendano a scudi romaui 362,000, per cui il netto prodotto ripartibile sopra l' acennato fondo di scudi romani 5,000,000 offrirebbe una rimanenza attiva di scudi romani 550,000, equivalenti all' 11 per 0/0 del capitale.

A questi computi de' progettisti noi crediamo, in tesi generale, potersi opporre qualche eccezione, che pregheremo i chiarissimi proponenti, non che i fondatori della società, di *seriamente meditare* insieme a quelle già fatte sul costo *primitivo* presunto dell' ideata via.

Noi crediamo alla futura massima prosperità di codesta strada, *quando però soltanto gl' ideati probabili suoi protendimenti nella superiore Italia saranno attuati.* Finchè ciò segua, la strada medesima sarà, a nostro parere, *d' ordine secondario;* ed i prodotti d' essa, sebbene ragguardevoli e sufficienti, noi lo speriamo, a porgere frutto adeguato del capitale per essa speso: tuttavia pensiamo abbia codesto frutto a resultare molto inferiore a quello, per nostro avviso, troppo largamente presunto dell' 11 per 0/0, avuto riguardo al maggior costo primitivo suddetto.

Ammettiamo per vera la popolazione censita delle cinque province. Riconosciamo discreto e fondato il presunto adeguato di quella supposta avviata fin da principio sulla proposta via; crediamo anzi ch' essa sarà anche più probabilmente ecceduta. Così pure non contendiamo la quantità presunta delle merci, come approviamo il discreto prezzo valutato de' trasporti.

Ma ciò su cui crediamo errare il calcolo, oltre al ridetto maggiore costo primitivo, gli è le spese d' esercizio, calcolate, a nostro parere, a somma troppo esigua.

Coteste spese vediamo ascese nel Belgio alla somma del 51 1/3 per 0/0; ora crediamo essere gravissimo errore di credere che le imprese italiane abbiano fin dal principio ad essere men costose delle oltremontane.

Se per alcuno de' capi di spesa ammettiamo potervi essere, non solo eguale, minore dispendio, per quelli essenziali esso debb' essere di gran lunga maggiore.

Il costo primitivo delle macchine fatte venir di lontano, anche senza pagamento di dazio; non solo sarà maggiore, ma il

(*) Veggasi il calcolo ratificato per una doppia rotaia nel qui unito Programma in Sc. 7,100,000. (R.)

(*) Li Soci Fondatori nei computi loro definitivamente operati calcolano un movimento annuale di 405 mila passaggeri, ed un trasporto di tonnellate 36 mila di mercanzie — *Vedi l'unito Programma.* (R.)

continuo incessante ristauro di esse dovrà necessariamente essere ben più costoso, sia che facciasi, com' è più probabile, da artefici esteri, i quali fatti appositamente venire costeranno più cari assai; sia che si facessero quelli, a scarso numero di pochi capi ridotti, supplire da operai del paese, i quali meno pratici, anche meno pagati individualmente, per lavoro meno efficace resulteranno perciò più costosi.

L' uso delle dette macchine, sul principio men noto agli agenti del paese, dovrà essere maggiore; e perciò più grande avrà ad essere la spesa del ristauro di esse.

Ma ciò in cui si può affermare che sarà notevole assai il maggiore dispendio, sarà il combustibile, che si ha a tenuissimo prezzo nell' Inghilterra, in Francia, in Lamagna, e specialmente nel Belgio, dove le cave del carbon fossile sono per lo più a pochi passi dalla strada, ed escavate per antichissima pratica con tanta economia, da essere quel combustibile a prezzo affatto minimo. Ora in Italia, dove assolutamente manca il combustibile preallegato, nè il caro prezzo della legna concede di supplirlo con essa, sarebbe grave errore supporre che la spesa d' esso, fatto, com' è forza, condurre da grandissime distanze, non risultasse sempre più grave assai.

Cotesto eccedente di spesa noi crediamo, col maggior costo della manutenzione dei veicoli, non solo compensare abbondantemente ogni altra spesa minore di personale (supposti anche ridotti al minimo gli agenti e ministri esteri assoldati per l' esercizio); ma dover essere per tal modo superiore da far sì che il totale dispendio ecceda la proporzione risultante dai rendiconti delle strade già attuate altrove.

Malgrado cotesti riflessi, che ci conducono a doversi notevolmente ristringere la ragione dell' 11 per 0/0 sperata ne' presunti prodotti, noi crediamo tuttavia che, anche grandemente ridotta, codesta ragione rimarrà però tale ancora da offerir forse un adeguato sufficiente compenso. E quando ne' primi anni dell' assunto questo non fosse bastevole, siccome siamo persuasi che l' estensione del sistema ad una linea *italiana* non solo, ma *europea*, dovrà nel seguito poi rendere l' impresa profittevolissima: così crediamo per tal modo all' utilità di essa che pensiamo non dovrebbe esserle denegato il soccorso d' un intervento governativo, mercè del preferito concorso della garanzia d' un interesse minimo, sufficiente ad allettare i capitali.

Considerando poi la difficoltà probabile d' ottenere un tale concorso dall' erario centrale dello Stato pontificio, notoriamente in difetto d' avanzi da consecrare a nuove spese; non esitiamo a confortare le rappresentanze municipali e provinciali, se vi sono, di quelle province e comuni a *spontaneamente* tassarsi a tal fine della somma che sarebbe necessaria all' uopo di supplire al detto interesse minimo da guarentire; convinti come siamo che lo stesso aumento de' dazi locali risultante dal maggiore moto delle persone, delle cose e degli affari abbondantemente compenserà il sacrificio ove occorra.

Le nostre osservazioni pertanto, lungi dall' essere dirette a scoraggire dall' impresa, tendono a confortare i generosi ed illuminati cittadini che l' idearono, a persistere nel concepito assunto; e solo ebbero per iscopo di suggerirne l' ordinamento in modo più cauto, a scanso di errori che potrebbero in vece, come succedette altrove, comprometterla, affinchè più sicuro ne sia il pieno buon successo.

Premesse le date indicazioni sulla parte tecnica ed economica, ora ne occorre parlare del modo in cui si divisa ordinare la società che debbe assumere l' impresa suddetta.

I notabili che generosamente già somministrarono i primi mezzi per avviare l' utilissimo divisamento, mostrarono fin qui intenzioni così rette, disinteressate ed illuminate, che si chiarirono *più mossi da carità di patria* nel proprio assunto, che non dal desiderio di tentare a profitto loro un' utile speculazione.

Essi non intendono di fatto di procurarsi con quella un monopolio o privilegio, sibbene vogliono farla di pubblica ragione, onde renderla comune a chiunque voglia attendervi, tostochè vi saranno stati debitamente autorizzati.

Le condizioni principali alle quali cotestoro desiderano di aprire un' associazione di capitalisti sono le seguenti:

» 1.° Volendo che l'impresa sia composta d'industriali dello Stato, onde provare eziandio che in esso non mancano a tal fine i mezzi e le intelligenti intenzioni, si progetterebbe che tutte le azioni che sarebbero disponibili (oltre quelle per cui s' obbligano i fondatori istessi) restino a preferenza assoluta di persone domiciliate negli Stati pontificii.

» 2.° L' atto di società (*statuto*) si vorrebbe sottoposto all' approvazione sovrana, onde serva di poi agli azionisti di legge irrevocabile.

» 3.° Bologna sarebbe sede principale dell' impresa, ma anche le altre città centrali di Legazione avrebbero una rappresentanza nell' impresa medesima, a segno che di 25 membri componenti il Consiglio superiore, non meno di 5 sarebbero assegnati alla città di Ancona, e 3 per ognuna delle altre.

» 4.° Chi volesse farsi azionista dovrebbe nell' atto della sottoscrizione pagare a garanzia dell' impegno che assume una ventesima parte della somma per cui s' obbliga, e queste somme, pagate le spese di progettazione, si vorrebbero depositate nelle pubbliche casse a comune cautela. Altri pagamenti non si dovrebbero richiedere finchè il progetto particolareggiato fosse dai superiori dicasteri approvato, e si dovessero incominciare i lavori.

» 5.° Perchè niuno potesse venire indotto in errore intorno all' economica condizione dell'impresa, si dovrebbero far noti a tutti i prospetti parziali che giustificano i dati particolari sopraindicati.

» 6.° Il tutto sarebbe regolarmente pubblicato per le stampe appena verrebbe ottenuto l' impetrato favore della concessione od annuenza e tostochè sarebbe fatta lecita una tale pubblicazione.

» 7.° La società assumerebbe l' impresa dal confine estense ad Ancona; subordinatamente avrebbe un' impresa secondaria a Ferrara, da cui si ordinerebbero operazioni concordi con quelle della società bolognese; delle quali operazioni faremo nel seguito parola.

» 8.° Non sarebbero create, come in quasi tutte le altre società, *azioni industriali*, qual premio ai fondatori. Solo ne verrebbero emesse in numero sufficiente a far fronte alla spesa del progetto *di massima* e *particolareggiato* o *definitivo*. Questo compenso sarebbe stabilito al 2 per 0/0 del capitale da impiegarsi nell' impresa, ed i fondatori assumerebbero il carico d' anticiparne il montare, a tutto lor rischio per quanto ne occorre, finchè venga il progetto dal governo approvato; ottenendo poi il rimborso in tante *cartelle d' azioni* quante saran necessarie a saldare il concorso del 2 per 0/0 suddetto. Avrebbero essi ancora il dritto di prelazione nel sottoscrivere a suo tempo fra tutti ad una terza parte delle azioni da spacciare, pagando come gli altri le somme fissate per ogni parte (*).

» 9.° Atteso il molto lodevole divisamento d' escludere le *promesse di azioni* e l' *aggiotaggio* che sempre ne deriva, per le *azioni effettive* da spacciare, si è proposto un mezzo nuovo molto ingegnoso, fin qui non usato per quanto a noi consta, il qual mezzo debbe, per quanto è possibile, frenare il detto *aggiotaggio*. Si diviserebbe a tal fine di spartire il capitale destinato all' impresa in due parti uguali, di cui l' una suddivisa in *azioni* offerte agli speculatori in somma assai minima per allettare i piccoli capitali. L' altra metà si vorrebbe suddivisa in 650 *carati*, di scudi 4,000 ciascuno. Cotesti *carati* sarebbero effetti troppo considerevoli per servire all' *aggiotaggio;* e sarebbero accessibili a' grandi capitalisti del paese, i quali non *per giuocare*, ma *per avere la strada* e contemporaneamente fare un utile impiego, aprirebbero i loro scrigni.

» 10.° Acciò poi fossero cotestoro compensati della minor latitudine che avrebbero nella speculazione, si assegnerebbe ai *carati* la priorità onde conseguir, prima delle *azioni*, il 5 per 0/0 di frutto; ed ogni *carato* avrebbe inoltre il dritto d' intervenire *ipso jure* alla riunione del Consiglio dirigente l' impresa. Così si conseguirebbe il doppio scopo d' avere unita la metà del capitale in forma solida, *fuori dell' influenza delle borse*. L' altro d' interessare gli ottimati al buon successo dell' opera in modo stabile, perciò preferibile al momentaneo concorso delle operazioni bancarie ».

Coteste condizioni speciali, che, giunte alle altre solite servirebbero ad ordinare la proposta impresa, ci sembrano molto savie, prudenti ed accorte.

Solo ne pare che la limitazione fissata ai capitalisti *indigeni* sia *men necessaria* e *men conveniente*. Imperocchè crediamo difficile trovare nello Stato *tutto* il capitale occorrente all' uopo tra i fondi oziosi, cui solo conviene ricorrere per non distoglierli per avventura da altre speculazioni, utili esse pure, che verrebbero così a patirne danno.

D' altronde o l' impresa è buona e debbesi applaudire a che essa chiami il concorso de' capitali esteri, i quali verrebbero opportuni ad accrescere la produzione generale. O sarà men profittevole, e debbesi pregiare assai il detto concorso, il quale sarebbe un utilissimo sussidio.

Ancora; se la società non potesse ottenere che a Modena governo o privati s' accingessero a continare la via sullo Stato estense sino al suo congiungimento con quella parmense; e solo riuscissero, come venne già detto ad ottenere il passo, sottostando a ragionevoli cautele: non è dubbia la convenienza che avrebbe la società bolognese d' estendere il proprio assunto a tale prolungamento.

Finalmente, per meglio ancora chiarire generosa e patriotica l' impresa, vorrebbesi bandito affatto anche il nome delle *azioni beneficiarie*, e solo apposto il patto di prelevare sui primi versamenti degli azionisti il rimborso delle spese di progetto anticipate, ed ancora dovute ai progettanti.

Per tal modo resta evidente che sarebbe esclusa l' imputazione che ancora far si potrebbe di speciale guadagno ai fondatori sul 2 per 0/0 assegnato pel progetto, che taluno potrebbe supporre non tutto impiegato nelle spese del medesimo.

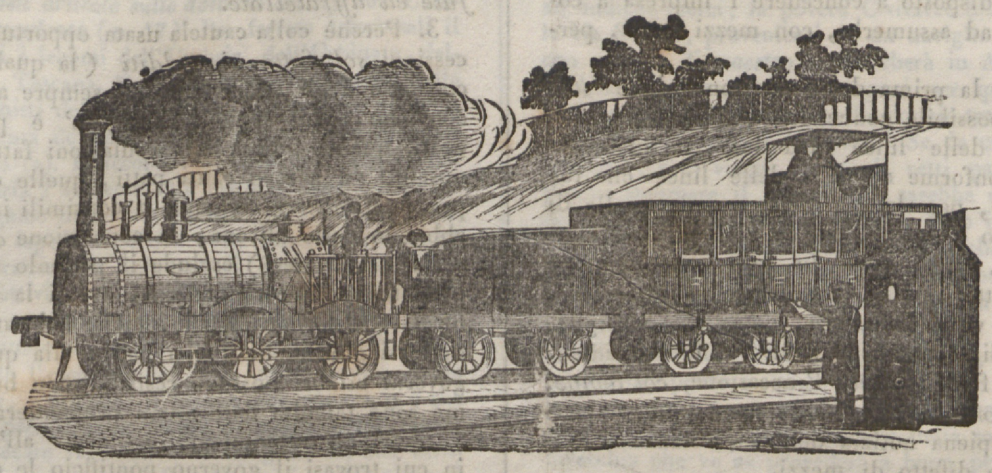
Cotesti miglioramenti alle proposte condizioni d' associazione ci parrebbero atti a renderla compiuta ed a farla meritevole di essere proposta ad esempio a tutte le società consimili della Penisola, molte delle quali, pur troppo, sembrano a basi men buone appoggiate.

(1) Veggansi i termini più precisi dichiarati nell' unito Progetto di statuto all' articolo 2, che consuonano col penultimo paragrafo del chiarissimo nostro Autore. (R.)

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 18. 28 novembre 1846

LE STRADE FERRATE



FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N.° 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

INDICE.. == SEZIONE TECNICA: esame del Petitti sulla Sovrana providenza che concerne l'ordinamento delle strade ferrate negli stati pontifici. - Polemica, continuazione dell'articolo sulle dottrine del sig. av Campitelli e soci, vedi il foglio precedente n. 17. - Ferrata da Prato al confine toscano presso Castiglione nello stato pontificio, lettera in risposta all'articolo Cini, n. 1 — Disciplinare legislativo: ferrata da Amiens a Boulogne. — VARIETA': l'India inglese. - Navigazione del Wolga. - Umanità d' Ibrahim bascià. - Il re di Prussia pone la prima pietra della nuova pinacoteca.

SEZIONE TECNICA.

ESAME SULLA SOVRANA PROVVIDENZA CHE CONCERNE L' ORDINAMENTO DELLE STRADE FERRATE NEGLI STATI PONTIFICI.

Il provvedimento promulgato a Roma il sette corrente dal reverend.° ed eminentis.° Cardinale Gizzi, Segretario di stato di S. S. concernente all' ordinamento delle strade ferrate degli stati pontificî, è a nostro parere una novella prova di quel prudente ed avveduto liberale sistema di governo adottato dall' immortale Pio IX, dacchè ha assunto il potere supremo, mandato come fu evidentemente dalla divina provvidenza a beneficare in modo illuminato i propri sudditi.

Noi ci proponiamo d' esaminare ne' suoi particolari il provvedimento medesimo.

Appena salito al soglio il Sommo Pontefice, convinto, che mal si resiste ad un onesto comun voto; perchè così operando, si rinuncia ad ogni forza *morale* del pubblico reggimento; la qual forza è sempre ben più efficace di quella *materiale*, solennemente dichiarò, che il desiderio comune d' aver vie ferrate, anche nello stato pontificio, posto in condizione così opportuna per prevalersi del novello mirabile trovato, verrebbe quanto prima soddisfatto, appena sarebbero, con maturità, discusse le vere emergenze e convenienze dello stato medesimo.

Una commissione pertanto eleggeva S. S. composta d'uomini competenti a discutere l' argomento; — e frattanto, perchè questo fosse anche dall' onesto pubblico retto criterio elaborato, liberalmente se ne concedeva ai privati la discussione, mercè della stampa; era diverso in ciò il sistema tenuto da altri governi, i quali, reputando il potere solo illuminato ed atto a questa discussione, ricusarono il concorso di private notizie e si condannarono a gravi errori.

Quello pontificio in vece riceveva lume e conforto dalla espressa vera pubblica opinione.

La discussione in discorso ebbe, è vero, l' inconveniente di porgere occasione a qualche trascorso del municipalismo, vecchia tabe italiana; ma opportunamente confidando nella forza morale conseguìta, per tanti altri titoli, dall' autorità, questa non si lasciò spaventare da siffatto ostacolo; che anzi fu persuasa, come sentite imparzialmente le ragioni addotte da ognuno, vedrebbe in fin di conto rispettata e ben accolta l' autorevole sua decisione derivata dall' oracolo *più idoneo a proferirla.*

Nè questa molto era infatti aspettata. Chè la commissione eletta, con mirabile sollecitudine, e con savio accorgimento soddisfaceva all' avuta incombenza, per modo, che il Santo Padre potea in solenne occasione inaugurare l' assunto possesso coll' atto legislativo or da noi celebrato; il quale atto *debbe per ora appagare ogni onesto pubblico voto, ogni privato desiderio.*

La conoscenza de' bisogni *indispensabili*, e de' mezzi *certi* posseduti per soddisfarli consigliava di *restringersi, per ora*, a quella linea, la quale, dall' uno all' altro mare mediterraneo ed adriatico comunicando, porgesse contemporaneamente adito diretto dall' uno all' altro estremo confine longitudinale dello stato; fatto *centro*, come di ragione, alla capitale, e *termine per ora*, da una parte a quel confine (Napoli) dove *già è sicuro* l' incontro di estera finittima via, dall' altra alla città, la quale mentre è ad un tempo, *centro* di quelle lontane province e *dell' Italia intera*, è inoltre posta a cavaliere di più strade confinanti all' estero e, combinati che siano altri incontri cogli stati vicini, può ad essi facilmente portare altre linee, ravvisate rispettivamente utili. Questo vedesi nel provvedimento dichiarato nel modo più esplicito.

In qualche paese, dove senza avvertire menomamente alle condizioni proprie e de' vicini, si andò concedendo alla rinfusa vie ferrate all' industria privata, porgendo così esca lamentevole all' aggiotaggio ed ai litigi, le determinazioni del governo pontificio sembrarono a taluni men che fondate e vennero imputate di *tendenza alla segregazione dalle linee estere*, quasi che volesse ritenersi ogni via ferrata *d' uso interno*, e di scalo marittimo ai propri porti soltanto, la qual cosa, ove fosse stata decisa, *sarebbe in vero un errore gravissimo.*

Noi non esitiamo a chiamare *men fondato* coteste giudicio. Là dove il governo pontificio *era sicuro* dell' incontro, non esitò a decretarlo da parte sua (*Ceprano*). Dove quest' incontro non solo *non è sicuro*, ma è *dubbio*, o per volere de' governi confinanti, o per meno certa sicurezza di mezzi atti a far valere concessioni *poco utili*, perchè inconsiderate, non v' era necessità alcuna di promulgare un incerto congiungimento, e bastava, come fecesi, dichiararsi disposto a giugnere a quel punto, dove l' incontro medesimo sarebbe inteso di poi nei luoghi più probabili, perchè più opportuni e facili a seguire, con evidente rispettiva utilità. — Così da Bologna più linee possono, col tempo, intendersi verso la Toscana, il modenese, ed il regno Lombardo Veneto; da Foligno e da Perugia una linea può rivolgersi alla Toscana, meglio che la sognata *via maremmana*, solo tema di giuoco, di litigi, di poco dicevoli contumelie, e di qualche *inutile* lavoro, fatto cominciare per mero impegno, e certo non protratto poi per difetto di mezzi con inonesto pregiudicio recato ad alcuni creduli, accalappiati da avidi speculatori, secondati da scarsa previdenza governativa, come di nuovo, *con più certi indicii*, non dubitiam d' affermare.

Ristrétte adunque le vie ferrate pontificie maggiori al divisato indispensabile, noi, che lontani siamo dal volere adulare quel governo, cui però crediamo dovere tutta Italia l' appoggio morale della più favorevole pubblica opinione, non esitiam tuttavia a mostrare qualche dubbio sulla possibile, reale, utile esecuzione delle due linee volgenti al mare mediterraneo a Civitavecchia cioè e a porto d' Anzio.

Ma anche supposto *difficile*, e *men probabile* il buon successo di quell' assunto, crediamo, che fu opportuno di decretarne ammissibile la concessione.

1. Perchè un' *impresa sola* può compensare, nell' interesse dell' universale, la perdita delle dette due linee con parte del lucro delle altre.

2. Perchè quello stesso interesse dell'universale, innegabile quanto all' utilità della comunicazione, può consigliare governo, pro-

vincie, comuni ad un concorso, mercè del noto mezzo di *guarentigia d' un interesse minimo ai capitali impiegati nell' impresa;* i quali capitali allora vi si porterebbero senza difficoltà.

3. Perchè essendosi il pubblico voto nello stato intero troppo evidentemente manifestato favorevole a quelle due comunicazioni, il governo di S. S., il quale saviamente adottò il sistema *di procedere coll' opinione*, prudentemente operò nel non ostarle in ciò autorevolmente, mostrandosi disposto a concedere l' impresa a coloro che si proverebbero atti ad assumerla, con mezzi *reali*, perciò *efficaci.*

Dimostrata savia e prudente la prima determinazione delle sole linee *per ora*, dichiarate di possibile concessione, diremo, che la direzione accennata *in genere* delle linee medesime, la quale direzione vediam con piacere conforme a quella delle linee che furono da noi proposte (tranne, per le già dette cause, quella di Civitavecchia e quella di porto d' Anzio, cui in vero non pensammo) quella direzione, dicesi, a noi pare *la sola conveniente* e *possibile*; ben inteso con tutte quelle modificazioni particolari, che gli accurati studi, cui si va a procedere, potranno consigliare. Quegli studi poi meglio dimostrando le facilità e le convenienze de' vari più agevoli passi, faran nascere l' occasione, *col tempo*, di linee intermedie, cui, *per ora*, sarebbe stato men prudente pensare, e per insufficiente men piena notizia delle circostanze di luogo, e per assoluto, o relativo difetto di mezzi.

Compita quindi, *per ora notisi bene*, noi consideriamo la rete delle strade ferrate pontificie; ma, nel dichiararla tale, non esitiamo contemporaneamente a dichiararci pure convinti, che molto non andrà, che il retto pubblico criterio, scartati certi men fondati timori, e le ancor meno fondate pretese di Civitavecchia ad una preminenza di concorrenza sur altri porti della penisola, coi quali essa non può competere, mentre intanto non debbe temerne rovina, perchè come abbiamo detto altrove, *ognuno ha la sua porzione al commerciale banchetto*, scartate, dicesi, cotali idee pregiudicate, il pubblico voto sarà il primo a richiedere altri congiungimenti coll' estero, li quali congiungimenti se *per ora* non sembra il governo pontificio ad essi inclinato, allora *illuminato* e *ragionevole com' esso* è, concederà sicuramente.

Ancora; ci dichiariamo convinti, che le emule vicine concorrenze, ch' ora sembrano guatare con torvo cipiglio, la tendenza progressiva, però *molto beneintese*, dello stato pontificio, deposte le ingiuste prevenzioni, *così poco fondate*, seconderanno, anzi che incagliare, i nobili sforzi del suo governo, il quale, divenuto per inspirazione divina, *governo di persuasione* e di *ragionevole*, perciò *ineluttabile* e *sicura autorità*, a nessuno sì nell' interno che all' estero può inspirar diffidenza, e liberato dai pesi impostigli dall' uso esclusivo della forza materiale, può coi mezzi prima in essa impiegati, tutto intero dedicarli alla vera prosperità morale e materiale dei sudditi, fatti così *veramente felici* da un reggimento paterno.

Queste cose premesse, poco ne resta a dire intorno al divisato assunto.

Riconosciamo fondate e ragionevoli le norme direttive date intorno alla presentazione delle domande di concessione, persuasi, che quelle enunciate *in genere*, con apposite istruzioni particolareggiate, verran di poi illustrate a maggiore rispettiva intelligenza comune, colle regole ormai note, perchè in uso presso i governi più illuminati, che precedettero in siffatto assunto.

Similmente noi avvisiamo fondate e giuste *in genere* (coll' eguale riserva di appropriate istruzioni, e quanto alle espropriazioni per causa di pubblica utilità, mercè d' una legge promulgata a tal fine, se pur già non esiste, locchè ignoriamo) ravvisiamo fondate le cautele proclamate da osservarsi, sì verso i privati per le occupazioni delle proprietà loro, che verso il governo per l' osservanza de' patti, che si stipuleranno nell' accordare le concessioni.

Riguardo a queste, noi ci crediam lecito di consigliare la promulgazione d' un *capitolato modello* per le *condizioni generali* da imporsi ai concessionari.

Cotesto sistema esclude le domande insidiose ed esuberanti; — fa guadagnare un tempo prezioso nel trattare i patti delle concessioni; — ristringe queste a poche specialità facilmente convenute in ragione di luogo, di tempo e di persone; — rimuove ogni pericolo di sorpresa e di abuso; — allontana in somma mille difficoltà, che in difetto s' incontrano, e spesso son causa di mal esito.

Ancora; questo sistema, tenuto in uno stato Italiano, ha prodotto i surriferiti vantaggi, e l' ha sin qui liberato dai danni dell' aggiotaggio, cui imprudentissimamente altro stato della penisola si è abbandonato col sistema opposto, onde deriveranno per certo a questo danni morali ed economici, a seguito de' quali governo e privati non possono che gravemente scapitare per molti rispetti.

Passando ora a ragionare della dichiarazione promulgata, che le concessioni sarebbero tutte fatte all' industria privata; noi, che altrove invece abbiam sostenuta la tesi della preferenza da accordarsi all' *intervento diretto* del governo, almeno *per le linee maggiori*, non esitiamo però, nel caso *tutto speciale* del governo pontificio, a dichiarare *lodevolissimo* il partito opposto da esso prescelto della *concessione intera* alla detta privata industria, senza alcun concorso del governo.

1. Perchè, nelle notorie strettezze delle finanze di questo, un aumento del debito pubblico già grave, cui è ora tenuto, potrebbe comprometterne gravemente il credito, e fors' anche neppure riuscire che a condizioni troppo onerose e perciò disdicevoli.

2. Perchè in un paese, dove molti capitali possono essere per diffidenza nascosti; — dove ancora non s' è sviluppato lo spirito d' associazione; — dove le imprese commerciali ebber finora poco campo ad esercitarsi, può essere utilissimo incitare la comune fiducia, ond' escano que' capitali dagli scrigni, che li tengon serrati; — promuovere i sudditi ad associarsi fra loro per attendere ad un assunto, cui tutti anelano; — chiamare alle speculazioni di traffico le varie classi del civile consorzio, *meglio insieme così fuse ed affratellate.*

3. Perchè colla cautela usata opportunamente di dichiarare le concessioni *sol fatte ai sudditi* (la qual cosa non esclude punto il concorso degli stranieri pronti sempre a concorrere, quando ad essi conviene, coi capitali loro) s' è preclusa la via alle indecenti quanto immorali speculazioni fatte all' estero, quando a sconosciuti ed a men cauti patti, quelle concessioni si fecero a compagnie forestiere concorse a consimili imprese D' altronde, come già abbiamo detto altrove, la concessione *ai sudditi* (anche liberi d' associarsi gli esteri) esclude il pericolo talvolta corso di dover patire prepotenze da certi governi, aventi la pretesa di difendere gli interessi de' loro nazionali, anche ne' patti stipulati al fuori stato, e di farsi giudici di questi patti; alla quale pretesa, non sempre i governi minori possono resistere con buon successo, sopraffatti come sono talvolta dall' altrui preponderanza.

Ravvisate interamente conformi all' emergenza della condizione in cui trovasi il governo pontificio le discipline saviamente da esso promulgate intorno all' ordinamento delle sue vie ferrate, ne restano a lodare ancora due disposizioni, che saranno per esso utilissime.

La 1.ª Quella del termine perentorio assegnato alla presentazione de' progetti, il qual termine, anche prorogato, come ne sarà forse il caso, per la sua troppo breve durata in certe speciali emergenze, sarà tuttavia sempre utile d' aver *fisso e limitato*, non *indeterminato* mai, onde riparare al tempo fin qui perduto, e risolvere senza raggiro e cavilli le insorgenti quistioni.

La 2.ª Quella, che promette un premio all' inventore del miglior passo dell' Appennino all' accennato luogo, sola più grave difficoltà dell' assunto, cui importava di provvedere e cui certo meglio provvederà l' incentivo dato, che non vi riuscirebbero gl' Ingegneri governativi, od anche quelli d' una data compagnia.

Noi siamo così convinti dell' utilità del bandito premio, che vorremmo vedere il governo pontificio promulgarne altri, di concerto con quello Toscano, per le due comunicazioni, *cui è impossibile l' uno e l' altro si sottraggano*, da Firenze a Roma e Bologna e *viceversa.*

Esposta la nostra *franca* ed *imparziale* opinione intorno ad un atto, che grandemente onora il governo del Santo Padre, in pochi mesi mostratosi ad un tratto così oculato, così esperto, così paterno, chiuderemo il povero nostro discorso col dire; non dubitare noi, che se il governo medesimo *non può, per ora*, con *diretti* favori promuovere le imprese, *saprà almeno* con vari *indiretti* beneficii secondarne ed assicurarne il buon esito.

Nè dubitiamo del pari, che prudentemente usando, secondo la varia esigenza de' casi, del sistema di *concorrenza* o di *pubblicità*, là dove fossero più aspiranti all' impresa, o dell' opposto sistema in vece della *trattativa privata*, accortamente intesa e combinata, là dove quella concorrenza non si offerisse a far partiti, si provvederà altresì al fine di non cadere in mano a monopolisti, i quali impiantassero nello stato la peste dell' aggiotaggio, talvolta ancora senza neppur fare le strade. Ad ovviare a qualunque sorpresa, conducente a siffatto pericolo, mirabilmente, anzi esclusivamente soccorre lo spediente prima suggerito d' un *capitolato modello*, il quale *anticipatamente fissi condizioni e cautele* atte a liberare il paese da tanto infortunio, come infatti, ripetesi, riuscivasi altrove ad ottenere.

L' opportunità del presente discorso forse richiederebbe un cenno intorno agli aspiranti all' impresa, i quali diconsi essere moltissimi. Ma un nostro giudicio, pronunciato di lontano, senza tutte quelle notizie di luogo e di persone, che pur son necessarie all' uopo, potrebbe esporci ad errare, e quindi un prudente ritegno c' impone di astenercene. Toccato adunque brevemente soltanto ed in genere dell' assoluta necessità di *scansare i partiti troppo larghi*, perchè evidentemente *sono insidiosi*, son fatti da *prestanomi irresponsali*, e nascondono gravi pericoli; quanto alle due sole società proposte che hanno aspetto solido, onesto, ed efficace cioè quella *Nazionale* e la *Bolognese* (*) noi ci crediam lecito d' esprimere terminando un voto, ed è quello *di vedere* le dette società *insieme fuse*, combinare, col rispettivo vantaggio i loro mezzi ed azione e con *immenso pubblico beneficio* conseguire per certo il reciproco intento loro; nè ci pare punto su ciò *difficile* un convegno.

Quando, or fa poco più d' un anno, noi dichiarammo nel libro nostro sull' ordinamento delle strade ferrate Italiane lo stato pontificio *esso pure chiamato a vera prosperità*, mercè del novello trovato, confessiamo, che così presto non riputavamo allora verificato il nostro pronostico. Ci volea infatti *l' evento imprevedut o allora* della *miracolosa* elezione d' un Pontefice illuminato, grande e benefico, il quale, esperto conoscitore degli uomini, del tempo, e degli affari, ad un tratto, per una *del pari miracolosa* intuizione, sapesse inspirare quel devoto e rispettoso entusiasmo di affettuosa fiducia, sostituita a così diverse contrarie opinioni. La storia, la quale non offre esempio consimile in alcun dominio, registrerà sicuramente quello di cui è l' età nostra testimonio, e proclamando Pio IX. immortale nella memoria de' posteri, dirà, ch' ei

(*) *La società fondatrice.*

seppe educare i sudditi a novella moralità, che, amico dei lumi e delle sane dottrine, con esse facea mezzo e scudo alla propria paterna autorità, e che senza rivolgere le popolazioni all' inonesta e smodata avidità d' illecito lucro, seppe tuttavia farle ricche con onesto e laborioso guadagno, onde che assicurata la prosperità loro, n' era eternamente benedetto il suo nome. PETITTI.

— *Polemica. Continuazione dell' articolo sulle dottrine del sig. avv. Campitelli e socii. Vedi il foglio precedente* (*n.* 17). Per ferrate trasversali il nostro autore indicar vuole tutti i legami dell'Umbria, dell'Urbinate, della Romagna e di Bologna colla Toscana. E qui rinforzando il suono delle trombe de' citati odierni economisti del nostro stato, egli predica ultronea e dannosa qualunque unione ferrata de' nostri paesi, e cioè delle province pontificie adriatiche con Livorno (a). D'accordo col coro de' nostri novelli economisti egli adunque pronunzia l'anatema sull' invidiato sull' odiato Livorno: e quindi proscrive il legame di ferrata da Bologna a Firenze, manifestando per tal guisa di non sapere o di non voler sapere che quel legame in un cogli altri di Firenze con Roma e di questa con Napoli siano indicati per li più produttivi rotedotti d'Italia e d' Europa dagli intelligenti della materia esteri e nostrani; perciocchè quelle linee fanno parte del massimo tronco longitudinale italico. Egli non vuol vedere che il tronco statario: e, rinnovando l'esempio del cane della favola, grida che le trasversali van trascurate, soppresse: il motivo che adduce si è che *il transito de' viaggiatori sarà poca cosa a fronte di quello delle merci.* Ognuno vede che il signor avvocato ragionando di tal guisa dà una mentita a tutti i più celebri viventi economisti d'Europa, e ai calcoli più evidenti delle odierne ufficiali statistiche; le quali unanimemente indicano pel più ricco prodotto delle ferrate quello de' transitanti (b).

Oh voi viaggiatori di ogni classe, di ogni grado, e di ogni nazione, che a torrenti in ciascun anno passate da Bologna per raggiugnere Toscana, Roma e Napoli e ritornarne, udite gli agi che vi preparano il sig. avv. Campitelli, e colleghi di dottrina! Volendo voi transitare, come sempre avete usato, da Bologna a Firenze per indi raggiugnere Livorno, Pisa, Lucca, Siena, e visitare, se siete dotti o anche semplicemente curiosi, Volterra, Fiesole, Chiusi, Cortona, Vatulonia, Saturnia, Cossa, Ansedonia, Rosselle per ammirarvi le bellezze di natura e d'arte, e i ruderi venerandi della più remota antichità, potrete a vostro bell'agio, se vi piace il comodo delle ferrate, girare con amplissimo cerchio intorno all'appennino per la Romagna, pel ducato d'Urbino, per le Marche, per l'Umbria, per l'Etruria Romana, finchè nella linea da Ancona a Roma trovar possiate un tronco per l'alta valle tiberina o per quella delle Chiane. Così voi, o dotti o curiosi viaggiatori, sarete tanto felici da poter da Bologna guadagnar Firenze pel concesso pertugio di Perugia o di città della Pieve dopo centinaia di miglia, in luogo delle sessanta che vi bastavano. Questi sono gli agi, i rettifili, gli abbreviamenti di via, queste sono le comodità e le economie degne del secolo XIX che vi apprestano gli odierni economisti! Vedrete che per procacciarvi codesti dilettosi giri e risparmi si consiglierà di trascurare affatto la già in ogni tempo trascurata postale da Bologna alla Toscana; abbenchè sia la principale arteria del più naturale e più breve transito da un capo all'altro della penisola.

Giunti a questo punto citar vogliamo testualmente l'autore: *È vero*, scriv'egli, *che supponendo viaggiatori, i quali da Bologna o dall' alta Italia, o da oltremonte vogliano recarsi a Roma, questo genere di pellegrini soffrirà una maggiore lunghezza di cammino senza compenso* (colle soppressione della ferrata da Bologna a Firenze); *ma si ripete che il ritardo sarà sempre di poche ore, e perciò impercettibile in lungo viaggio.* Quest'è un bel ragionare! Supponiamo che i viaggiatori nel loro bisogno di passare da Bologna a Roma siano tanto compiacenti verso il sig. avvocato e soci da lasciare la via breve per la lunga, e d' impiegar nella ferrata stataria tre ore di più e il corrispondente prezzo inutilmente; e che oltre a ciò, sempre per acquistarsi la grazia loro, si privino del piacere ed anche del vantaggio di transitare per Toscana. Ma l'eseguire una ferrata di tre ore più lunga, vale a dire di un sessanta miglia per luoghi alpestri come l'Umbria, è una spesuccia che non sarà facilmente approvata da que' capitalisti, che sogliono calcolare prima d' impegnarsi. Poniamo tuttavolta che il nostro ardore in una impresa come questa, che tende manifestamente al vantaggio ed alla gloria del nostro stato, ci spinga a promoverla colle forze di noi soli abitatori della pontificia dizione, e a proseguirla fin che potremo senza badare a sagrifizi: e Dio pure lo voglia, chè anch' io non ricuserò il mio obolo: ma se mai si verificasse deficienza di fondi in opera tanto colossale, gli esteri oltramontani e oltramarini, i connazionali degli altri stati italiani daranno essi l'assenso e il danaro per questa nostra, tutta nostra, e solamente nostra altissima impresa? E passando da' capitalisti ai viaggiatori, quelli di essi che prima di vedere la magnifica nostra Roma hanno bisogno o voglia di pervagare per Toscana, e che a tal fine potrebbero in ore 3 e per franchi 3 passar da Bologna a Firenze quando fossevi una ferrata, saranno essi contenti di impiegare per la lunghissima via stataria ore 18 ed altrettanti franchi? perciocchè da Bologna a Firenze nella direzione di Rimini, Ancona, Foligno, Perugia, Arezzo ec. si sestuplica il viaggio; e invece di farlo nella sola direzione *sud*, occorre eseguirlo successivamente nelle opposte direzioni *est-sud-ovest-nord* ed *ovest;* cioè a controsenso, e a dispetto di ogni materiale e morale comodità ed interesse. Giudichi chi legge: se non sono assurdi questi, quali saranno? Per non incapparvi il sig. avv. e compagni predichino pure la ferrata longitudinale del nostro stato, che ne avran lode da tutti i buoni, ancorchè ad essi facessero difetto coloro che amano un frutto assicurato del loro danaro; ma non si mostrino avversi alle naturali congiunzioni di un interesse più finanziario, più italico, più europeo; e soprattutto non dimentichino che la Toscana è una delle più belle e industri contrade della Italia: anzi quella che ha più numerosi ed intimi contatti con noi: e che questi contatti quanto più si rendano facili ed intimi, tanto più di bene la providenza dispenserà a noi e ad essa.

Ma il sig. avvocato e soci facendo i sordi a queste proficue sanissime massime, proseguono lor cammino; e dopo accordate le ridicole citate agevolezze al transito internazionale, che tanto arricchisce Toscana e Roma, si abbandonano a voli d' immaginazione appena credibili nella severa materia delle scienze economico-commerciali. Citiamone uno e solenne.

Invaghito de' tesori delle Indie, e sicuro di attirarli *esclusivamente in Ancona*, il nostro autore stabilisce *tre centri di deposito* di quelle preziose merci. Ancona avrà il primo di prima mano dalla egizia Alessandria e dagli altri scali levantini: noi di Bologna siamo gratificati del secondo per distribuirlo nientemeno che *alla Europa*. Alla povera Civitavecchia viene per derisione (credo io) assegnato il terzo. Povera Civitavecchia! oh quanto le toccherà aspettare per avere le merci orientali di mano dell'emporio anconetano! Per ottenerle altronde, povera Civitavecchia, le sarà forse anche proibito di procacciarsele colle proprie navi; perciocchè il sig. avvocato e soci sono grandi fautori de' sistemi proibitivi. Le sue navi avranno altra più gloriosa destinazione negli scali di ponente; e in quanto all' indiche merci, la povera Civitavecchia le riceverà di seconda mano per la via ferrata, provenienti da un naviglio che dal fondo del mediterraneo con viaggio di *maestro* le sbarcherà in Ancona, d'onde con direzione di *garbino* saran trascinate da' vagoni per quanto è larga Italia alla povera Civitavecchia, sopraccaricate del doppio trasporto di mare e di terra. Oh vedi nuova economia di trasporti! Se da codesto sistema di disbarchi e di trasbordi, e di viaggi ad angoli retti parte marittimi e parte terrestri si potesse spremere il tornaconto, sarebbe questa una scoperta più strepitosa della direzione de' palloni volanti. Pure il nostro autore seguendo le tracce de' colleghi suoi predecessori pretende che la povera Civitavecchia possa provvedere a buon mercato di quelle merci a tutti quegli europei di ponente, che non saranno tanto fortunati ad averle dagli anconetani per mezzo di noi distributori bolognesi.

Oh voi marine di Sardegna, di Francia, di Spagna e di Portogallo, se siete marine del ponente, come sembra, udite il bando. Non sia chi di voi trasporti a casa propria merci orientali direttamente dal fondo del mediterraneo, perchè questo è privilegio della sola Ancona; e altronde v' è Civitavecchia che ve ne provederà a buon prezzo provenienti dal privilegiato porto dorico-italico! Ma questo bando non è sufficiente, perocchè c' è Trieste, c' è Venezia che ne possono somministrare all'Italia superiore, e quindi all'Europa di ponente a danno della lega dorico boica. Ebbene, una rappresentanza che si rispettino i diritti di Ancona nella sua specialità di *centro del commercio fra il levante e l' Europa* (son parole dell' autore) ci toglierà da questo pericolo. C' è più: occorre intimare ad Alessandria e agli altri scali levantini di non lasciar caricare merci fuor che per Ancona: nè sarà difficile ottener ciò da que' miscredenti, che ci hanno regalate le colonne d' alabastro. E tutte queste baie, e tutti questi matti spropositi sono logici corollari, che forza è desumere dal sistema del sig. Avvocato Campitelli: e chi nol crede legga il suo opuscolo.

Noi frattanto dorico-boici, e sennoni, ed umbri, e sabini ed etrusco-latini, allettati da queste fantastiche lusinghe derideremo con fronte aperta la vicina Toscana, a cui chiudendo il bucolino di Bologna, quello d' Orvieto, l' altro della Maremma, e sovrattutto proibendo ogni contatto ferrato di Livorno co' nostri scali pontificî, la ridurremo ben misera. I nostri magri porti di Ancona e di Civitavecchia (così ridotti da' sistemi protezionisti proibitivi) diverranno due Livorni, e Livorno una mezza Civitavecchia o un quarto di Ancona. Questo è un bel ragionare de' futuri nostri destini! Egli è vero che sa un pochino di ghetto, ma almeno arricchiremo, non importa come; già così operando non facciam torto a nessuno: usiamo de' nostri legittimi vantaggi: gli altri farebbero altrettanto: se qualche stato ne avrà a soffrire non ne avremo colpa — Ah se con questo sistema, che niun uomo d' onore saprebbe approvare, divenissimo tanti Rothschild, potremmo sclamare colla compiacenza dell' avido malonesto: ho tesori e d' onde mi vengano nol curo. Ma fare la figura di gente che usar vorrebbe del *summum jus*, in procinto quindi di attirarci il rancore de' vicini, che provocati a terribili rappresaglie ci porrebbero in situazione da rimanerci con un pugno di mosche in mano, oh questa nostra è una politica di nuova stampa, che ha tutto l' odioso di quella del segretario fiorentino, senz' averne i materiali vantaggi. E che altro mai c' è da sperare da codeste avventate pretensioni fuor che miserie e vergogna? Perciocchè la Toscana, già irritata da sì belle teoriche, quando le vedesse in atto promuoverebbe la sua ferrata difficile sì ma non impossibile per Modena: ed ottenuta per quel lato la facile congiunzione con Venezia, Verona Milano, e Torino per direzioni rettissime e tutte distanti da' confini pontificî, ecco tagliate fuora dal consorzio della superiore Europa Bologna, Ferrara, Romagna, e Marche con quella stessa Ancona, che si pretenderebbe con sì bei sistemi innalzare al grado di primo emporio del Mediterraneo: ecco rese per tal modo affatto inutili le dogane e le poste a Lagoscuro a Castelfranco a Lojano: ecco alleggerito di molto il nostro erario pontificio; ed allora noi gloriosi dorico-boici e consoci allievi dei moderni economisti ci rimarremo come tanti mentecatti chiusi murati nel nostro ospizio, per meditarvi a quali conseguenze conducano i sistemi economici egoisti, protezionisti, esclusivisti, basati in apparenza sul favore all' industria, ma in sostanza sul canone immorale, micidiale, di fondare la propria prosperità sull' altrui ruina. Allora l' Europa, nel passarci lì presso ma per altre vie, ci farebbe le risate; e a noi dorico-boici specialmente non rimarrebbe neppure la consolazione del sentirci onesti tra' nostri cenci: e nella nostra ruina non potremmo sclamar col Poeta

Se non che coscienza m' assecura,
La buona compagnia che l' uom francheggia
Sotto l' usbergo del sentirsi pura.

DOTTOR CARLO FRULLI

(a) A senso dell' articolo 4.° della sovrana notificazione sulle ferrate per lo stato, le trasversali, grazie a Dio, non sono proscritte, come si voleva dagli odierni nostri economisti.

(b) Penserà forse l' autore che avviato pe' nostri paesi il transito inglese, per di qua pure passerebbero eziandio tutti i prodotti orientali destinati alla Europa, non che le manufatture inglesi e germaniche dirette alle Indie, alla Cina, all' Oceania? Si risponde che sino a tanto che non sia aperto attraverso l' Istmo di Suez un canale ai piroscafi, e il sig. avvocato sa che significhi *istmum fodere*, le grosse merci terranno l' usata via del Capo di Buona Speranza. Anche aperto che fosse quello di Suez alla navigazione, non ci sarà mai tornaconto trasportare mediante il costoso noleggio di vapori i coloniali, il riso, il cotone, i cereali, i legni di sandalo dall' Oriente in Europa e viceversa; e peggio poi colle navi a vela per un mare cotanto lungo, stretto e pericoloso qual è il golfo arabico. E quand' anche tutte queste difficoltà fossero un dì superabili, certo si è che i transitanti darebbero a preferenza delle merci prodotto maggiore alle navi ed alle ferrate, perchè le grandi colonie inglesi ed olandesi che assorbono eserciti di militi e d' impiegati, e le magne possidenze degli europei e i loro crescenti affari in que' paraggi aumenterebbero sempre il movimento delle persone in proporzione maggiore di quello delle merci. Perciò se avessimo la fortuna del transito orientale inglese per Bologna ed Ancona, sarebbe in tutte le ipotesi un transito più di lettere e di persone che di merci: e malgrado ciò sarebbe il più ricco transito del Mondo. Tanto e nulla più allo stato delle cose c' insegnano le veraci teorie statistico-commerciali, e gli elementi più ovii della geografia e della idrografia. E ben la intendono gl' illuminati governi di Francia e di Austria che si sforzano di attirare questo transito fecondatore ognuno pel proprio paese. E da noi intanto che si fa per oggetto di tanto interesse? Si accumulano spropositi negli stampati per contese *di campanile*, e per invidiuzze di vicinato!

— *Ferrata da Prato al confine toscano presso Castiglione nello stato pontificio, lettera in risposta all' articolo Cini inserito nel n.* 16. Fuori — *Al sig. direttore del Giornale delle strade ferrate. Bologna.* Dentro — *sig. redattore del foglio le strade ferrate. Bologna.*

Ho letto nel n.° 16 del suo foglio una lettera del sig. Tommaso Cini con la quale pretende di confutare un articolo pubblicato sul progetto *della via ferrata da Pistoia alla Porretta* in confronto con quella ideata da Prato al confine toscano presso Castiglione.

Credo di dover pregare la loro gentilezza a volere inserire nel sullodato loro foglio le poche brevi osservazioni che mi permetto sopra quella lettera, confidando che altri di me più valenti vogliano assumere l' incarico di confutarla più distesamente, *ciò che diversamente farò io.*

1.° Il sig. Cini dice che *presentò uno studio nel quale erano tracciati due andamenti quasi rettilinei uno dei quali poteva essere attirato con piani automotori, l' altro con macchine fisse.* Forse allora non conosceva gl' inconvenienti di questi andamenti, e di questi mezzi di locomozione poichè fu sollecito a cambiarli.

2.° Dice che non ha *mai* immaginato di *traversare il monte interposto tra l' Ombrone, e il Reno col mezzo degli animali*, e qui può aver ragione, poichè il conte Petitti dice che questo mezzo fu immaginato a Bologna, ciò che mostra però quanto sembrasse difficile, o quasi impossibile un tal passo ad una via ferrata.

3.° Non volendo esaminare dettagliatamente la lettera del sig. Cini, a me basta essere ora certo avervi una sola galleria, e questa lungata di metri 2100. che vuol dire, credo io, circa un miglio, e ... !!! per evitarla si potrebbero con minore spesa costruire 14, o 16 miglia di più di strada.

4.° In fatto di distanze se vuole aver ragione, mi permetterà di aumentargli allora le pendenze e così per togliere uno di *quei non pochi errori di fatto* che nell' articolo trova il sig. Cini dirò che fatti i calcoli sopra i suoi dati, la sua linea dovrebbe avere costantemente quasi il tre per cento di pendenza invece del due che gli avevo concesso. Vedremo come saliranno, e scenderanno i treni!

5.° Per ultimo fa bene il sig. Cini a non entrare nella questione economica perchè facilmente potrebbe mostrare altrui quale è la parte vulnerabile della sua impresa.

Ora mi fo lecito di informare i signori redattori essermi giunta la certa notizia che la società Pratese attende il sig. professore ingegnere Giuseppe Pianigiani, e se a me sarà dato aver sott'occhio il rapporto che farà sopra la linea del Bisenzo, son certo di trovarvi una luminosa conferma di quanto ho asserito. Così se il governo Toscano avesse adottata la massima del governo pontificio, e fosse stato più cauto nel concedere; con meno titubanza nelle intraprese, e più prababilità di successo, avrebbe dotato lo stato di quelle linee veramente utili, e veramente eseguibili.

Sono con distinta stima *devotissimo servitore*
I. V.

DISCIPLINARE LEGISLATIVO.

Ferrata da Amiens a Boulogne. Il 27 ottobre scorso, il Tribunale della Somma era occupato di un grave affare; trattavasi d'applicare la legge sulla polizia delle strade ferrate del 15. luglio 1845.

L' otto settembre ultimo pass. un tale di nome Noel comunista della Fontana sulla Somma aveva infitto aderente alla rotaia un robusto palicciuolo, alcuni istanti prima che passasse il convoglio in cui si trovava il sig. Buzaine ingegnere in capo della ferrata da Amiens a Boulogne. Quest' ostacolo fece spostare dalle guide il convoglio; due degli impiegati dell'amministrazione furono riversati sulla via senza però incontrare avventuratamente alcuna grave ferita.

Immediate ricerche condussero alla scoperta del reo, il quale tradotto dinnanzi ai giudici cercò diminuire la gravezza del fatto allegando lo stato d' ebrezza in cui trovavasi al momento del commesso delitto.

L' articolo 16 della legge 15 luglio 1845 pronuncia la pena di morte nel caso che in seguito di simili contravvenzioni risulti la morte d' una o più persone facenti parte del convoglio, la pena de' lavori forzati a tempo allorchè solamente avvengano ferite, e la reclusione quando siasi impedita la marcia o fatto sortire il convoglio dalle guide senza conseguenza.

Il Juri, avendo ammesso nella fattispecie del Noel alcune circostanze attenuanti, lo condannò a due anni di carcere.

VARIETÀ.

India inglese. Intanto diamo queste recenti notizie, riserbandoci a pubblicare quanto prima un lavoro ormai condotto a fine, sulla compagnia degl' inglesi nell' Indie, aggiungendovi ancora una descrizione delle medesime.

A tutto il 27 agosto p. p. nessun fatto nuovo è accaduto nell' Indie, ma nulladimeno si teme di essere alla vigilia di grandi avvenimenti, i quali, secondo che più spesso avviene, avranno luogo nel Punjab, e muteranno sensibilmente la situazione dell' India inglese, tanto per rispetto alla sua circoscrizione geografica, quanto pe' suoi rapporti coll' Asia centrale.

Molti sanno, senza dubbio, che a norma del trattato di Kossour, il primo del p. p. ottobre fu l' epoca fissata per la evacuazione degl' inglesi da Lahore. Sir Enrico Hardinge stimava che un intervallo di sei mesi accordati alla regina Chanda e al suo ministro Lal-Singh sarebbe stato sufficiente a consolidarli nel loro governo; e tanto più teneva sicura questa sua previdenza, in quanto che da una parte Goulab-Singh aveva abbandonato que' raggiri che da lungo tempo agitavano la monarchia, dall' altra l' armata di Khalsa era stata sufficientemente depressa per non tentare nuove sommosse. Ma Lal-Singh e la regina, invece di pensare a consolidarsi in trono, vanno incontro alla loro ruina al modo che tutte le altre dinastie estinte dell' India. Vivono come suol dirsi alla carlona o alla giornata; ed il tempo loro accordatogli è stato impiegato a darsi bel tempo e passar giocondа la vita. La loro corte non è stata meno dissoluta, nè meno tristi i cortigiani sino a che le baionette inglesi le hanno fatto scudo; nè hanno troncato le loro orgie, ma solo sono state meno romorose e non di tanto scandalo. Lal-Singh, spregiato prima d' essere ministro, perchè uomo senza coraggio e merito, ora è detestato perchè è andato contra tutti gli usi a pregiudizi de' suoi compatrioti, per cui la massa del popolo non aspette che la partenza dell' ultimo squadrone inglese, per rivoltarsi in massa e strozzare la regina e il suo amante.

Hardinge non si dissimula questi consistenti timori, e mentre preparasi, per adempiere letteralmente il trattato, a ritirare il primo ottobre la divisione inglese stanziata nel Punjab, egli aduna ad un tempo forze considerevoli a Ferozepour e fra il Sutledge e il Bias, per trarre dagli avvenimenti il miglior partito. La rivolta delle popolazioni contra l' autorità della regina sarà il segnale per far rientrare immediatamente l' armata, occupare Lahore e rimanervi a tutte spese di questo regno, il quale andrà per siffatta guisa a subire il destino di Oude, Hyderabab, Nagpore ec., di cui la esistenza politica non è oramai che un vano fantasma.

È noto che il trattato di Kossour ha diviso Runjet in due separati regni, la pianura e la montagna, il delta delle cinque riviere e la zona di Cachemire e dell' Hymalaya. Lal-Singh governa a Lahore in nome del giovine Dhalip; e Goulab è stato riconosciuto sovrano indipendente di Jamon.

Ma la compagnia non ha in Goulab quel riconoscente alleato, che se ne riprometteva; dippiù i resti dell' armata di Khalsa si sono rifugiati presso di lui ed hanno molto ingrossato i suoi battaglioni. Narrasi inoltre che il vecchio capo è in istretta ed attiva corrispondenza con Akhbar-Khan e con un inviato della Persia incaricato di una secreta missione nell' Asia centrale. Finalmente, comandato di abbandonare od atterrare alcune delle sue fortezze, egli si è chiaramente rifiutato. Tutti questi fatti ben ponderati sono tali da preconizzare una iminente guerra tra Goulab e Hardinge.

La lotta potrà forse essere grave e noi non stupiremmo che durasse ancora per lungo tempo, ma non può esserne dubbio l' esito. Goulab soccomberà pure la sua volta, e gl' inglesi, vincitori, si troveranno di nuovo ricondotti dal flutto della fatalità dinnanzi le porte di ferro del Khyber.

Checchè ne sia e, volendo pur anche presupporre che non venga turbata la pace fra la compagnia e il Punjab, si tiene per certo che il governatore abbia ferma intenzione di obbligare Lal-Singh a concedergli il territorio e la capitale del Moultan. Questa notizia, che possiamo garantire, è di un' alta importauza e merita la seria attenzione degli uomini di stato. Moultan, nelle mani degl' inglesi, addiverrebbe il deposito generale del commercio fra l' Europa e l' Asia. Quella città è situata in una fertile pianura innaffiata dal Tchenab (l' antico Acesines). Questo fiume, ha una larghezza a Moultan dai 1,900 ai 3,000 piedi. La città poi è popolata da 60,000 anime, ha un vivo commercio e molta industria specialmente nelle fabbriche di seta preferibili pei tessuti che producono di molta robustezza e dei più vaghi colori. La sua posizione è analoga e simmetrica a quella di Calcutta, e perciò acconcia a divenire la capitale dell' Ovest. Quando essa innalzerà lo stendardo brittannico, quel giorno segnerà una novella era di grandezza e di prosperità pel dominio degl' inglesi nell' India.

— *Navigazione del Wolga.* Leggesi in un giornale olandese. — La navigazione del Wolga, fiume il più importante della Russia e chiamato anzi l' arteria principale di comunicazione fra il baltico e il mar caspio, è stata sin qui penosa a causa della rapidità e degli ostacoli naturali che il fiume offre contro lo stabilimento di battelli rimorchiatori. Il sig. Rotengen, direttore di Figenoord, presso Rotterdam, intraprese la costruzione per una nuova compagnia di un grande rimorchiatore potentissimo per rimontare in 20 giorni due battelli di una forma particolare e della portata di 2,500 tonnellate, fra Samora e Rybinsk nella distanza di 1,400 verste, circa 350 leghe di Francia.

Questa macchina consiste in un battello a vapore in ferro della forza di 250 cavalli e che non occupa più di due piedi e mezzo d' acqua. Spedito disfatto questo battello a Rybinsk, è stato colà montato col nome di Wolga e, posto in azione, ha rimorchiato due enormi battelli ciascuno di 700 piedi di lunghezza e di circa 1260 tonnellate di carico. Il 2 di maggio è stata fatta l'esperienza, epoca in cui il fiume suol essere assai gonfio per le piogge di primavera e più rapido di altro tempo, con venti che soffiano generalmente in un senso contrario alla via che bisognerebbe seguire. Nulla di meno il Wolga giunse a Samora in 16 giorni e mezzo, guadagnando per conseguenza tre giorni e mezzo sul tempo che gli era accordato. Questo viaggio ordinariamente dura più mesi.

Così si trova risoluta una questione della maggiore importanza pel commercio interno della Russia. Fra poco nuovi rimorchiatori vanno ad essere stabiliti sul Wolga, e la navigazione del più grande e del più difficile fiume d'Europa diventerà più attiva che non si sperava.

— *Umanità d' Ibrahim bascià* Lettere del Cairo del settembre p. p. non parlano che d'Ibrahim Pacha. Questo principe è ognora più amato per lo spirito di tolleranza ch'egli ha mostrato pegli israeliti, per la libertà ch'egli ha reso a molti suoi schiavi. » Ibrahim-bascià ha ordinato che a lui si presentino tutti i suoi mammalucchi e schiavi, e loro ha conceduto la libertà, potendo essi a loro piacere o rimanere o andarsene a cercare una migliore esistenza. Nessuno volle staccarsi dal buon signore, e tutti promisero che mai sarebbero per abbandonarlo.

— *Il re di Prussia che pone la prima pietra della nuova pinacoteca* Monaco 12 ottobre. Alle ore 10 di questa mattina il re ha posto la prima pietra del museo ch' egli fa costruire a sue proprie spese, e che avrà nome nuova pinacoteca o galleria di quadri moderni. In essa, d' ordine del re medesimo, non avranno luogo quadri dipinti prima del cominciamento di questo secolo. Nel porre la pietra, sua maestà ha detto:

« La nuova pinacoteca è riservata ai quadri del presente secolo e degli avvenire. L' arte della pittura, nella sua alta missione, era morta, ma gli alemanni l' hanno in questo secolo richiamata a nuova vita: noi vediamo questa fenice rinascere dalle sue ceneri; e ci consoliamo che non la sola pittura, ma tutte le arti plastiche alzano altere la loro fronte.

« L' arte non debb' essere riguardata come oggetto di lusso: è d'uopo che per essa tutto si animi e si trasfonda nella vita dei popoli: allora soltanto l' arte mostra la sua vera essenza. I miei grandi artisti sono la mia gioia, il mio orgoglio. Le opere di un uomo di Stato dopo un lungo intervallo cessano, quelle di un grande artista saranno sempre durevoli a sollevar l' animo ed a procacciare nobili sentimenti. «

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.